
Saksnr: 2021/3637-3
Saksbehandlar: Ingvar Skeie

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		23.03.2021
Fylkesutvalet		26.03.2021

Forslag til endringar i båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet - høyringsuttale

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune støttar forslaget til ny delkostnadsnøkkel for båt og ferje, der kriteriet for båtar vert delt likt mellom lengde kystlinje og normerte båtkostnader.
2. Vestland fylkeskommune meiner oppdatering av kriteriet bør skje så snart nye data er tilgjengelege, dvs. etter alternativ 1 i høyringsnotatet.
3. Vestland fylkeskommune meiner kravet om heilårsdrift skal praktiserast slik at ruter kan innstillast i fellesferien.

Samandrag

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har den 29.01.2021 sendt på høyring eit forslag om endringar i båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet. Forslaget går i korte trekk ut på å innføre eit nytt kriterium for båtar -*normerte båtkostnader* - saman med dagens kriterium *lengde kystlinje*. Samstundes blir kriteria *skolereiser med ferje*, *skolereiser med båt* og *båtreiser i alt* tatt ut av nøkkelen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Ingrid Kristine Holm Svendsen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

1 Høyringsnotat

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har den 29.01.2021 sendt på høyring eit forslag om endringar i båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet. Forslaget går i korte trekk ut på å innføre eit nytt kriterium for båtar -*normerte båtkostnader*- saman med dagens kriterium *lengde kystlinje*. Samstundes blir kriteria *skolereiser med ferje*, *skolereiser med båt* og *båtreiser i alt* tatt ut av nøkkelen.

Kriteria for båtar blir delt likt mellom *lengde kystlinje* og *normerte båtkostnader*. Kriteriet *normerte båtkostnader* byggjer på eit forslag frå Møreforsking Molde og Transportøkonomisk institutt (TØI), som var på offentlig høyring våren 2020. Fleire av fylkeskommunane hadde innvendingar mot dette forslaget, og kriteriet vart ikkje teke i bruk i 2021. Ei viktig innvending var at staten hadde gjort ei behovsvurdering av kva båtsamband som skulle inngå i kriteriet. Det var krav om spart reisetid på ½ time, eller alternativt 1 time, samanlikna med alternative transportformer. For Vestland fylkeskommune slo dette svært uheldig ut. 10 av 29 samband fall utanfor, mellom anna sambanda Askøy - Bergen og Knarvik - Frekhaug - Bergen.

I høyringsnotatet ber departementet om tilbakemelding på følgjande punkt:

- Forslaget til ny delkostnadsnøkkel for båt og ferje, med kriteriene *normerte ferjekostnader*, *normerte båtkostnader* og *lengde kystlinje*.
- Forslag til krav som stilles til en båtrute for at den skal inngå i kriteriedataene
- Forslag til hvordan en båtrute skal defineres i inntektssystemet, særlig i de tilfeller der flere båtruter i samme område deler fartøy.
- Hvor ofte det nye kriteriet *normerte båtkostnader* skal oppdateres. Departementet presenterer et forslag og et alternativt forslag, og ber høyringsinstansene om å vurdere begge.
- Kvalitetssikring av grunnlagsdataene: Båtrutene som er inkludert i kriteriet *normerte båtkostnader* er vist i vedlegg 3. Vi ber fylkeskommunene om å kvalitetssikre listen og opplysningene som er oppgitt for bårutene.

Kostnadsnøkklane i inntektssystemet vert nytta til å fordele ei gitt ramme mellom fylkeskommunane. Endringar i nøklane vil påverke fordelinga, men har ingen konsekvensar for den samla storleiken på rammetilskotet.

Normerte båtkostnader og lengde kystlinje

Målet for kriteria som vert nytta i kostnadsnøkkelen er at dei skal utjamne skilnader i utgiftsbehovet mellom fylkeskommunane. Samstundes skal kriteria i størst mogleg grad vere objektive.

Hovudkriteriet som vert nytta i dag, lengde kystlinje, er heilt objektivt, men er ikkje eit heilt presist mål for utgiftsbehovet til båtruter. Eit kriterium basert på faktiske båtruter kan gje eit betre samsvar med utgiftsbehovet, men vil ikkje vere objektivt. Fylkeskommunar kan vedta å opprette nye båtruter, og dermed få ein større del av midlane som vert fordelt gjennom inntektssystemet. Dette reiser behov for å avgrense kva båtruter som skal reknast med.

Forslaget som no er sendt på høyring går ut på å kombinere dagens viktigaste kriterium, *lengde kystlinje* og *normerte båtkostnader*. Fylkesrådmannen meiner dette er ei god løysing. Ein reduserer med dette behovet for ei sentral behovsvurdering av kva samband som skal telje med i modellen. Om ein fylkeskommune vedtek å opprette eit nytt båtsamband, vil ein på langt nær få fullfinansiert kostnaden gjennom inntektssystemet. Behovsvurderinga av eit nytt båtsamband vil då måtte gjerast av fylkeskommunen, som sjølv lyt bidra med ein vesentleg del av finansieringa.

Kriteriet skal i utgangspunktet omfatte alle fylkeskommunale båtruter, med unntak av reine turistruter. Vestland har to ruter som kan bli definerte som turistruter: Norheimsund -Eidfjord og forlenging av Bergen - Sogn til Flåm på sommarstid.

Fylkesrådmannen meiner også det kan vere ein fordel at båtkriteriet liknar ferjekriteriet. I nokre høve er ikkje grensdraginga mellom båtrute og ferjerute like opplagt.

Fylkesrådmannen rår til å støtte det utsende forslaget til ny båtnøkkel. Nøkkelen slår positivt ut for Vestland fylkeskommune.

Krav til ei båtrute for å inngå i inntektssystemet

Departementet foreslår følgjande krav:

- Kriteriet omfatter passasjerbåter i ordinær rutetrafikk, og båtruter som i hovedsak tilbyr lovpålagt skoleskys.
- Båtrutene må ha helårsdrift og være fullt ut fylkeskommunale. Kriteriet omfatter ikke kommunale og private båtruter eller ferjesamband som finansieres delvis med fylkeskommunale tilskudd.
- En rute regnes som en båtrute uavhengig av fartøystype så lenge den frakter passasjerer, og så lenge en eventuell biltrafikk er på under 10 personbilenheter i årsdøgntrafikk (PBE ÅDT).

Vestland har i dag éi rein godsroute som går mellom Bergen og Gulen, Solund og Askvoll. Denne ruta vil ikkje telje med i kriteriet.

Vestland har to kombinerte pendlar- og skulesamband (Knarvik - Bergen og Reksteren - Våge - Os) som er innstilt 5 veker om sommaren. Kriteriet bør definerast slik at ein ikkje risikerer at desse rutene fell utanom. Ruter må reknast som heilårssamband sjølv om dei er innstilte i fellesferien, jf. punkt 3 i forslaget til innstilling.

Med «fylkeskommunale» ruter meinast at fylkeskommunen er ansvarleg for å dekke alle (eller nesten alle) driftskostnader ved kontrakten, utover det som blir dekket av billettinntekter. Vestland har på mange av båtrutene såkalla kommunale tilleggskjøp. Dette tyder at kommunane sjølv kan finansiere ekstra avgangar innanfor den fylkeskommunale båtruta/kontrakten. Men medfinansieringa utgjør ein svært liten del av totale kostnader. Det er dermed viktig at denne typen ruter blir definerte som fylkeskommunale - der fylkeskommunen betaler «nesten alle» driftskostnader.

Ei rute vert rekna som båtrute uavhengig av fartøystype så lenge den fraktar passasjerar, og så lenge eventuell biltrafikk er på under 10 personbileningar i årsdøgntrafikk. Ruta mellom Vik og Ortnevik er eit døme på ei båtrute som kan ha krav om 10 PBE. Ein føreset at ruter som dette vil kome inn under ferjekriteria dersom dei fell ut som båtrute.

Presisering av definisjonen av éi båtrute

Departementet foreslår følgjande definisjon:

En båtrute er definert som én eller flere strekninger som til sammen utgjør et sammenhengende ruteområde for ett eller flere fartøy. I tillegg gjelder disse vilkårene:

- Hvis et fartøy har det alt vesentlige av trafikken i ett ruteområde, men en sjelden gang tar enkeltturer på et annet ruteområde trafikkert av andre fartøy, blir dette regnet som to båtruter.
- Hvis ett fartøy brukes på flere strekninger, men rutestrukturen i begrenset grad er sammenhengende, regnes dette som to separate båtruter. Men de beregnede kostnadene korrigeres for sambruk av fartøy, i tråd med metodikken som er beskrevet i Møreforsknings rapport (s. 16).
- Hvis det er flere enn ett fartøy på et sammenhengende ruteområde og stor forskjell i trafikkmengde og frekvens på ulike deler av båtruten, skal det vurderes om ruteområdet skal regnes som to separate båtruter.

Det kan vere behov for ein ny gjennomgang av nokre båtruter i Vestland for å avklare om sambanda skal reknast som ei eller to ruter. Til dømes er båtruta Sunnhordland - Austevoll - Bergen drifta av tre fartøy, som både har lokalfunksjon med korte turar, og lange ruter mellom Leirvik og Bergen. Ruta som no er rapportert som Bergen - Sogn - Flåm - Bergen vil kunne bli definert som to ruter, der den eine er turistrute, som ikkje vil telje med.

Oppdatering av kriteriedata

Alternativ 1: Det nye båtkriteriet oppdateres på samme måte som ferjekriteriet

Dette vil seie at ein nyttar dei siste data som er tilgjengelege når statsbudsjettet skal utarbeidast. Likevel vil det gå 2 år før endringar i data (t.d. talet på båtruter, passasjertal etc.) får effekt i inntektssystemet.

Alternativ 2: Ekstra forsinkelse i oppdatering av det nye båtkriteriet

Departementet skisserer også eit alternativ der ein kan vente i meir enn 2 år før endringar i data får verknad i inntektssystemet.

Fylkesrådmannen tilrår alternativ 1. Ein ser ingen grunn for at ein ikkje skal nytte dei sist tilgjengelege data.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet, jfr. Reglement for fylkesutvalet, pkt. 7 Høyringsuttale

Vurderingar og verknader

Økonomi: I følge KMD sine overslag er Vestland den fylkeskommunen som vil kome best ut av forslaget til ny båt- og ferjenøkkel med ein vinst på om lag 36 mill. kr.

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Ikkje relevant

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi): Ikkje relevant.

Konklusjon

Vestland fylkeskommune støttar forslaget til ny delkostnadsnøkkel for båt og ferje, der kriteriet for båtar vert delt likt mellom lengde kystlinje og normerte båtkostnader.

Oppdatering av kriteriet bør skje etter alternativ 1, dvs. så snart nye data er tilgjengelege.

Når det gjeld kravet om heilårsdrift, bør det vere opning for at ruter kan innstillast i fellesferien.