
Saknr: 2021/3637-5
Saksbehandlar Ingvar Skeie
Dato: 24.03.2021

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Tilleggsnotat - Båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet – miljøvenlege ferjer og hurtigbåtar

Hovudutval for samferdsel og mobilitet vedtok samrøystes følgjande tilleggspunkt:

«Vestland fylkeskommune meiner kutt i klimagassutslepp og kostnadar til omstilling til miljøvennleg ferje- og hurtigbåtar er ein vesentleg kostnadsdrivar innan båt og ferjetrafikken. Det må vurderast korleis fylka skal få kompensert desse kostnadane, enten det kan gjerast gjennom ei vektlegging i ferje/hurtigbåt-nøkkelen, eller som ei anna føreseieleg kompensasjonsordning.»

I høyringsnotatet skriv KMD følgjande om låg- og nullutsleppsteknologi:

«3.3.5 Lav- og nullutslippsteknologi er foreløpig ikke inne i kostnadsmodellen

Kostnadsmodellen som brukes til å beregne kriteriet *normerte båtkostnader*, tar utgangspunkt i teknologien som var i bruk da modellen ble utviklet i 2019. Det har derfor ikke vært mulig å legge til grunn lav- og nullutslippsteknologi i kostnadsmodellen, siden den teknologiske utviklingen foreløpig ikke har kommet langt nok for hurtigbåtar.

Hvis det nye båtkriteriet blir innført i kostnadsnøkkelen for fylkeskommunene, vil det på lengre sikt være naturlig å oppdatere kostnadsmodellen slik at den tar utgangspunkt i kostnadene ved å drifte lav- og nullutslippsfartøy i stedet for konvensjonelle båtar. Dette vil kunne føre til fordelingsvirkninger mellom fylkeskommunene, siden overgangen til miljøvennlige fartøy kan påvirke kostnadene i varierende grad i ulike typer samband.

Departementet legger til grunn at prinsippene for kriterier i kostnadsnøkkelen vil ligge fast også ved en eventuell oppdatering av kostnadsmodellen. Det betyr at kriteriene i kostnadsnøkkelen fortsatt i størst mulig grad bør være objektive, de bør baseres på offisiell statistikk og være mulige å oppdatere jevnlig. Kriteriene skal ikke ha insentiveffekter. Dette er prinsipper som har hatt bred politisk tilslutning helt siden inntektssystemet ble innført i 1986, og som departementet legger opp til å videreføre ved framtidige revisjoner.»

Departementet er tydeleg på at kostnadsnøkkelen i størst mogleg grad skal byggje på objektive kriterier og ikkje ha insentiveffektar. Når det gjeld båt og ferje, skal utgiftsutjamninga kompensere for geografiske skilnader. Nokre fylkeskommunar har store utgifter til båt og ferje, medan andre fylkeskommunar knapt har slike behov.

Kostnadene ved overgang til meir miljøvenlege fartøy har ein «pukkeffekt». Mykje av kostnadsauken skriv seg frå utvikling av ny teknologi og investeringar (med påfølgjande avskrivingskostnader for operatørselskapa). Teknologien for snøggbåtane er enno for lite utvikla til at ein kan seie noko om nivået på dei langsiktige driftskostnadene samanlikna med kostnadane ein har i dag. Av høyringsnotatet frå departementet går det fram at ein tek sikte på å oppgradere

kostnadsmodellen slik at den tek utgangspunkt i kostnadane med drift av låg- og nullutslepps fartøy på lengre sikt.

Det er likevel viktig at ein får kompensasjon for omstillingskostnadane. Dette kan meir treffsikkert gjerast gjennom ei eiga kompensasjonsordning som ligg utanfor utgiftsutjamninga i inntektssystemet, slik hovudutvalet sitt forslag peikar på. Dette kan t.d. gjerast gjennom belønningsordningar til fylkeskommunar som har omstillingskostnader i samband med overgang til null- og lægutslepps fartøy.