



DET KONGELIGE KOMMUNAL-  
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

*Kommunal- og moderniseringsministeren*

Stortingets presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/1012-3

24. februar 2020

**Svar på spørsmål nr. 1005 fra stortingsrepresentant Helge André Njåstad til kommunal- og moderniseringsminister Nikolai Astrup**

Jeg viser til brev fra Stortingets presidentskap av 12. februar, med spørsmål nr. 1005 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Helge André Njåstad til kommunal- og moderniseringsminister Nikolai Astrup.

**Spørsmål:**

Kan statsråden sette opp en tabell som viser hva alle fylkeskommunene får tilført via inntektssystemet til ferger fra 2013 til 2020?

**Begrunnelse:**

Storingsflertallet har gjort flere endringer de siste 6 årene for å styrke finansieringen av fergefylkene. Kriteriet er oppdatert og det skal oppdateres oftere i tillegg til tabell c bevilgning noen år på toppen. Det hadde vært nyttig å ha oversikten over hva inntektssystemet har generert hver enkelt fylkeskommune siden 2013 gjennom inntektssystemet. Siden det bare er noen og ikke alle fylkeskommunene som har ferger er det spesielt interessant.

**Svar:**

Midlene som fordeles gjennom kostnadsnøkler i inntektssystemet er frie inntekter, som fylkeskommunene disponerer fritt uten andre bindinger fra staten enn gjeldende lover og regler. Kostnadsnøkler består av objektive kriterier som skal fange opp ufrivillige variasjoner i utgiftsbehovet mellom fylkeskommunene. Kostnadsnøkkel for fylkeskommunene består av delkostnadsnøkler for de fem sektorene som inngår i utgiftsutjevningen i inntektssystemet: videregående opplæring, tannhelse, buss og bane, båt og ferje og fylkesvei.

Midlene som fordeles gjennom de ulike delkostnadsnøkklene er ikke "øremerkede" sektortilskudd, og må ikke oppfattes som en statlig føring for hvordan fylkeskommunene bør prioritere mellom sektorene.

Tabell 1 viser beløpet som kan knyttes til ferjekriteriene i kostnadsnøkkel for hver enkelt fylkeskommune i perioden 2015–2020 (kol. 1 til 6). I tillegg vises fordelingen av styrkingen av båt- og ferjefylkene i 2018 med 100 mill. kroner (kol. 7 og 8). Denne styrkingen ble gitt med særskilt fordeling i 2018 og 2019, og inngår ikke i beløpene oppgitt i kol. 4 og 5. Styrkingen er videreført innenfor rammetilskuddet og fordeles etter båt- og ferjenøkkel fra 2020.

*Tabell 1 Beløp utløst av ferjekriteriene i inntektssystemet 2015–2019 og særskilt fordeling til båt og ferje 2018–2019. Nominelle tall i mill. kroner*

Fylke	<u>Utløst gjennom ferjekriteriene i kostnadsnøkkel</u>						<u>Særskilt fordeling</u>	
	(Mill.kr)						(Mill.kr)	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2018	2019
	Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7	Kol. 8
<b>Viken</b>						3,6		
Østfold							0,6	0,6
Akershus							1,0	0,9
Buskerud	9,6	9,8	10,6	1,4	1,4		0,1	0,1
<b>Oslo</b>							0,2	0,2
<b>Innlandet</b>						10,5		
Hedmark							0,0	0,0
Oppland	0,0	19,5	21,1	10,4	10,6		0,3	0,3
<b>Vestfold og Telemark</b>						0,0		
Vestfold	9,6	9,8	10,6	1,4	1,4		0,6	0,6
Telemark							0,7	0,7
<b>Agder</b>						16,6		
Aust-Agder							0,7	1,0
Vest-Agder	38,3	39,0	42,2	17,6	17,5		1,4	1,3
<b>Rogaland</b>	114,9	136,6	105,6	196,7	202,8	216,1	7,7	8,0
<b>Vestland</b>						594,5		
Hordaland	325,6	312,1	359,1	382,2	396,2		14,5	15,3
Sogn og Fjordane	134,1	136,6	126,7	161,9	164,7		7,3	7,6
<b>Møre og Romsdal</b>	421,4	390,2	422,5	401,9	416,2	430,7	14,7	15,5
<b>Trøndelag</b>				149,0	153,4	194,6	9,4	9,8
Sør-Trøndelag	76,6	97,5	105,6					
Nord-Trøndelag	114,9	117,1	126,7					
<b>Nordland</b>	440,5	448,7	485,8	574,0	589,4	625,9	25,4	25,7
<b>Troms og Finnmark</b>						385,0		
Troms	229,8	234,1	253,5	224,2	206,9		8,7	8,2
Finnmark	95,8	117,1	126,7	146,9	150,9		6,8	7,0
<b>Sum</b>	2 011,0	2 067,9	2 196,8	2 267,5	2 311,6	2 477,5	100,0	102,8

Det er ikke mulig å skille ut hvor stor del av de frie inntektene som kan knyttes til ferjer før 2015, siden det ikke var separate kriterier for båt og ferje på den tiden. Kriteriene "rutenett til sjøs" og "innbyggere på øyer uten fastlandsforbindelse" i den tidligere nøkkelen skulle fange opp behovet for både båter og ferjer. Videre ble kompensasjonen for riksveiferjene som ble overført til fylkeskommunene med forvaltningsreformen i 2010, gitt med en særskilt fordeling og ikke fordelt etter kostnadsnøkkelen fram til 2015. Tabellen inneholder derfor ikke tall for 2013 og 2014.

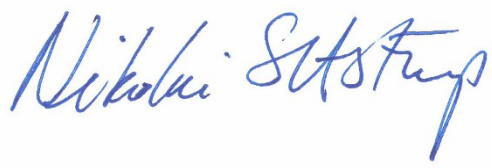
Da inntektssystemet ble lagt om i 2015, ble det innført separate kriterier for henholdsvis båt og ferje. Fra 2015 til 2017 var kriteriet for ferjer "antall ferjesamband" i påvente av en forbedret kostnadsnøkkel, noe som i praksis innebar at alle samband utløste det samme beløpet i inntektssystemet.

I 2018 ble ferjekriteriet lagt om, og det nye kriteriet var "normerte ferjekostnader". Kriteriet bygger på en kostnadsmodell utviklet av Møreforskning Molde, som beregner hva det bør koste å drifte hvert enkelt ferjesamband hvis det legges til grunn en felles standard basert på objektive kriterier for rutetilbudet (fylkeskommunene bestemmer selv standarden på det faktiske rutetilbudet). I tillegg ble det innført et kriterium for "antall skolereiser med ferje", men dette kriteriet utgjør en svært liten del av den samlede vekten til ferjekriteriene. Ferjekriteriene fra 2018 er videreført i det nye inntektssystemet som trådte i kraft fra 2020, med noen justeringer.

Det er flere grunner til at beløpet knyttet til ferjekriteriene kan variere fra år til år for den enkelte fylkeskommune. Endringene i kriteriene i 2018 og 2020 ga fordelingsvirkninger mellom fylkeskommunene, og endringer i kriteriedata har også betydning (f.eks. ved nedlegging av ferjesamband, eller endringer i trafikken på sambandet). Det samlede beløpet som omfordeles etter de ulike delkostnadsnøkklene har også endret seg over tid.

Hvor stor vekt den enkelte sektor skal ha i den samlede kostnadsnøkkelen, blir bestemt av sektorvektene i inntektssystemet. Sektorvektene blir oppdatert årlig på bakgrunn av regnskapstall for fylkeskommunenes faktiske utgifter på de ulike områdene. Det innebærer at hvis det er en sterkere utgiftsvekst innen båt og ferje enn i andre sektorer, vil også båt- og ferjekriteriene få en høyere vekt i den samlede kostnadsnøkkelen. Sektorvekten til båt og ferje har variert noe gjennom årene, og det har vært en viss økning fra 2015 (6,14 prosent av samlet nøkkel) til 2020 (6,36 prosent).

Med hilsen



Nikolai Astrup

Kopi

Samferdselsdepartementet