

# Innst. S. nr. 137.

(1998-99)

## Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Ellen Gjerpe Hansen, Sverre J. Hoddevik og Petter Løvik om å konkurransetsette riksveiferjesambandene.

Dokument nr. 8:24 (1998-99).

Til Stortinget.

### SAMMENDRAG

I Dokument nr. 8:24 (1998-99) fremmer representantene Ellen Gjerpe Hansen, Sverre J. Hoddevik og Petter Løvik følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurransetsetting av riksveiferjesambandene."

Som bakgrunn for forslaget blir det vist til at en avgjørende forutsetning for å opprettholde og øke aktiviteten i kystnorge er gode kommunikasjoner. Riksveiferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonstilbud.

I en forskningsrapport utarbeidet av Oeconomica på vegne av Norges Rederiforbund vises det til at erfaringen med konkurransetsetting av riksveiferjesamband så langt har vært gode. I rapporten vises det til at ved de fire første sambandene som ble lagt ut på anbud i 1995 gikk driftskostnadene ned med 10-15 pst. og tilskuddsbehovet ble redusert med 23 pst. Det vises til at i 1996 utgjorde tilskuddet til tilskuddsberettigede riksveiferjer ca. 600 mill. kroner av en omsetning på 1,7 mrd. kroner.

Ved å tilbakeføre de innsparte midlene til riksveiferjesambandene kan kvaliteten på riksveiferjetilbudet bli betydelig bedret. Kapasiteten kan økes og det kan bli hyppigere avganger. Det er viktig for å bedre fremkommeligheten i kystnorge, noe som er avgjørende for verdiskapning, sysselsetting og bosetting.

Ved å sette riksveiferjesambandene ut på anbud vil fornyelsestakten innen ferjeflåten økes og kvaliteten bedres.

De er viktig at anbud medfører at konsesjonæren er ansvarlig både for anskaffelse av ferjemateriell og drift av sambandet.

Et bedret ferjetilbud vil redusere behovet for bygging av broer, veier og undersjøiske tunneler. I en slik

sammenheng kommer et bedret ferjetilbud gunstig ut økonomisk.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, har innhentet følgende uttalelse, datert 26. februar 1999, fra Samferdselsdepartementet:

"Vi viser til komiteens brev av 29.01.1999, samt til svarbrev av 18.02.1999. Ved en inkurie er den siterte uttalelsen fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet i Innst. O. nr. 82 (1990-91) gjengitt som uttalelse fra flertallet. Korrekt tekst følger:

I Ot.prp. nr. 64 (1989-90) Om endringer i lov 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel ble det bl.a. foreslått en generell adgang til bruk av anbud i ferjesektoren.

I merknadene til § 24c) i Innst. O. nr. 82 (1990-91) uttalte imidlertid medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet bl.a.:

"Disse medlemmene har ikke prinsipielle innvendinger mot at det gis adgang for bruk av anbudsprinsippet også for riksveiferjene og for andre rutegående ferjer, men på bakgrunn av den usikkerhet som er knyttet til viktige problemstillinger ved eventuell bruk av anbud, mener disse medlemmene at det foreløpig bare bør gis adgang til begrensede forsøk med bruk av anbud ved tildeling av tilskudd til riksvegfer-

jer. Disse medlemmene ber departementet komme tilbake til Stortinget med spørsmålet om innføring av anbudsprinsippet ved tildeling av løyve og tilskudd for riksvegferjer og andre rutegående ferjer på et senere tidspunkt."

Forslag til lovvedtak fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet med bakgrunn i ovennevnte merknader fikk flertall ved Stortingets endelige behandling av lovforslaget.

I samsvar med dette ble det vedtatt at tilskudd til rutegående ferjer ikke tildeles på grunnlag av anbud, dog kan det gjennomføres avgrensede forsøk med bruk av anbud ved tildeling av tilskott til riksvegferjer.

Lovendringen ble iverksatt 15. april 1994, og Vegdirektoratet utlyste i 1995 de første forsøkene med anbud i riksvegferjedriften. Resultatet av prøveprosjektene så langt er under evaluering i Vegdirektoratet, og denne forventes ferdigstilt førstkommande høst. Departementet legger til grunn at en slik evaluering er nødvendig for å avklare den usikkerhet som ble uttrykt i forbindelse med stortingsbehandlingen av nevnte lovforslag, og vil legge saken frem for Stortinget når evalueringen er avsluttet."

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, viser til evalueringsrapporten som departementet omtaler i sin uttalelse, og vil be om at denne snarest mulig blir lagt fram for Stortinget på en egnet måte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til flertallets merknader i Innst. S. nr. 251 (1996-97):

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, vil først ta stilling til eventuell utvidelse av bruk av anbud i riksvegferjedriften til det foreligger evaluering av forsøksordningen."

Flertallet viser til at anbud benyttes i fire samband og legger fortsatt til grunn at en utvidelse av anbudsordningen ikke gjennomføres før en grundig evaluering av dagens fire ferjesamband er gjennomført.

Flertallet viser til at overgangen fra saldering til dagens rammetilskuddsordning ser ut til å ha gitt økt effektivisering av ferjedriften.

Flertallet mener at det vil være nødvendig med en grundig vurdering av hvilke andre tiltak som kan tas i bruk ved en ytterligere effektivisering, med vektlegging av hensynet til sikkerhet og tilbud.

Flertallet legger til grunn at dette også bør vektlegges i forbindelse med evalueringen av forsøkene med anbud i ferjedriften.

Flertallet vil derfor foreslå at forslaget i Dokument nr. 8:24 (1998-99) avvises.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at komitémerknader

forventes vurdert innen rimelig tid, og vil i den forbindelse bl.a. vise til merknader i Innst. O. nr. 82 (1990-91) der departementet ble bedt om å komme tilbake til Stortinget med spørsmålet om innføring av anbudsprinsippet ved tildeling av løyve og tilskudd for riksveiferjer og andre rutegående ferjer på et senere tidspunkt. Disse medlemmer vil i dette spesielle tilfelle således bemerke den lange tiden som har gått siden Innst. O. nr. 82 (1990-91) ble behandlet i Stortinget våren 1991 og til evalueringsrapport forventes å foreligge høsten 1999.

Disse medlemmer vil understreke at stortingsflertallet har påført bedrifter og beboere i kystnorge økte kostnader ved å forhindre at anbud ikke er tatt i bruk på riksveiferjesambandene, med unntak av et fåtall prøveordninger. Dersom det hadde vært gjennomført konkurranseutsetting på alle riksveiferjesambandene, ville man oppnådd en bedre ressursutnyttelse og frigjort midler til å bedre kapasiteten og frekvensen innen riksveiferjedriften.

Disse medlemmer konstaterer at partier som verbalt uttrykker vilje til å bedre landets kommunikasjoner generelt og distriktenes spesielt, har utvist en motvilje mot å bedre ressursutnyttelsen innen samferdselssektoren, og har slik bidratt til å svekke sysselsettingen og bosettingen i distriktsnorge.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sitat av brev datert 9. mars 1998 fra SAVOS (Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder) til tidligere samferdselsminister Odd Einar Dørum:

"Anbod:

Ifølge Nordlandsforskning si evaluering av forsøk med anbud i riksvegferjedrifta, kan ein trekke følgjande førebelse konklusjonar om bruk av anbud. Anbod fører til:

- betre frekvens/fleire avganger
- lengre åpningstid/nattåpent
- nye ferjer
- auka kapasitet
- reduserte driftskostnader med 10-15 pst.
- redusert tilskott med om lag 23 pst.
- Mogleg resultat med auka midlar frå Stortinget kombinert med anbud:

Om vi forutsett same effekt med bruk av anbud på sambanda på Kyststamvegen som tidlegare erfaringar, kan vi få følgjande mogleg resultat med auka løyvingar frå Stortinget kombinert med bruk av anbud:

- Avgangar kvar H-time på samtlige ferjesamband på Kyststamvegen E39 innan år 2001.
- Effektivisering i ferjeselskapa med 41 mill. kroner (15 pst. reduksjon i driftskostnadane).
- Auka løyvingar frå Stortinget med 24 mill. kroner i perioden 1998-2001.
- Auka nytte for trafikantane med spart ventetid med 53 mill. kroner (nytte/kostnad på 2,2) i tillegg til ikkje kvantifiserte nytteeffektar som er nemnt ovanfor. Ei vektlegging av nytte som ikkje er kvantifisert, vil føre til ein langt høgare nytte/kostnad enn 2,2.

- Styrka konkurranseevne til norske bedrifter.
- Styrka grunnlag for arbeidsplassar og busetting på Vestlandet.

**Tilråding:**

SAVOS arbeidsgruppe for samferdsel og kommunikasjon rår SAVOS-rådet til å arbeide for å få innført avgangar kvar H-time mellom kl. 06.00-20.00 og natt-åpent på alle samband på Kyststamvegen E39 innan år 2001. Vi rår til at SAVOS-rådet henvender seg til samferdselsministeren og samferdselskomiteen i Stortinget for å få auka løyvingar til betre ferjefrekvens på ferjesambanda på E39 og utlysing av sambanda på anbod."

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurranseutsetting av riksveiferjesambandene."

**FORSLAG FRA MINDRETALL****Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:**

Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurranseutsetting av riksveiferjesambandene.

**KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:24 (1998-99) - forslag fra stortingsrepresentantene Ellen Gjerpe Hansen, Sverre J. Hoddevik og Petter Løvik om at Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurranseutsetting av riksveiferjesambandene - avvises.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 25. mars 1999.

**Oddvard Nilsen,**  
leder.

**Thore Aksel Nistad,**  
ordfører.

**May Britt Vihovde,**  
sekretær.