



# Innst. 307 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:69 S (2015–2016)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele om ny organisering av fergesamband gjennom etablering av statlig selskap

Til Stortinget

#### Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen etablere ny modell og eierstruktur for riksveifergene ved å opprette et statlig selskap som skal eie riksveifergemateriell, ha ansvar for kartlegging av behov og kjøp av fergemateriell, samt sørge for anbudsutlysning av driftskontrakter og oppfølging av disse.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at et nytt statlig riksveifergeselskap har mål om å stimulere til økt innovasjon og raskere innføring og bruk av miljøvennlig teknologi i riksveifergeflåten.»

#### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Will-

fred Nordlund, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget.

Komiteen deler forslagsstillernes bekymring for kostnadsutviklingen i kjøp av fergetjenester, og er enig i at det er behov for å se nærmere på organiseringen av fergesektoren, både for å oppnå riktig prising av fergeanbud, fornying av fergeflåten og innføring av lav- og nullutslippsferger.

Komiteen registrerer at kostnadsveksten i nye anbud har vært svært høy. Komiteen mener det kan være flere årsaker til dette, blant annet nye krav til standard, universell utforming og økt behov for kapasitet. Samtidig registrerer komiteen at det er relativt få tilbydere i markedet, og at det kan påvirke konkurransesituasjonen og dermed prisingen av fergeanbudene.

Komiteen viser til at i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 ble hovedtyngden av fergesambandene overført fra staten til fylkeskommunene. Fergesamband på riksveg er statens ansvar, mens fergesamband på fylkesveg er den enkelte fylkeskommunes ansvar. Sett i lys av at denne ordningen har eksistert i mer enn fem år og den kostnadsutviklingen som observeres på kjøp av fergetjenester både i statlig og fylkeskommunal regi, er komiteen opptatt av at dagens organisering og gjennomføring av fergeanbud blir evaluert, bl.a. med henblikk på å sikre bestillerkompetanse av tilstrekkelig kvalitet i alle ledd. Komiteen registrerer at dette er et arbeid som Samferdselsdepartementet allerede har igangsatt og er påregnet å være ferdig i medio 2016, og at dette arbeidet også omfatter fremtidig organisering av hele fergesektoren.

Komiteen merker seg at en stor del av anbuds-kontraktene på fergesamband, både statlige og fylkeskommunale, skal fornyes i løpet av de nærmeste årene. Komiteen er opptatt av at fornyelse av fergeanbudene blir benyttet til å fornye fergeflåten og

sikre nye og miljøvennlige ferger. Det vil bety et betydelig forbedret fergetilbud samtidig som det vil være et vesentlig bidrag til lavere utslipp fra transportsektoren. Komiteen viser også til at krav om nye og miljøvennlige ferger vil bety oppdrag til verftsindustrien i en tid med nedbemanning og sviktende oppdragsmengde i andre markeder. Komiteen merker seg at i en rapport fra DNV GL om barrierer for lav- og nullutslippsløsninger på fylkessamband blir det anbefalt at innfasing av ny miljøteknologi må skje gradvis for å unngå 1. generasjons teknologi i alle nye ferger. Komiteen deler denne vurderingen samtidig som stat og fylkeskommune må ha en offensiv strategi for innfasing av ny miljøteknologi. Komiteen viser i den forbindelse til at Samferdselsdepartementet ved utlysning av anbudet på E39 Anda–Lote satte krav om lav- og nullutslippsferge, og at dette vil følges opp i nye anbud. Det vises også til at Hordaland fylkeskommune har fått tildelt et betydelig beløp fra Enova for å utvikle ladestasjoner for elektriske ferger. Komiteen forventer at andre fylkeskommuner også ser muligheten til å søke om tilskudd fra Enova, og tilrettelegge for mer miljøvennlig ferge drift.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet og Venstre, er enig med forslagsstillerne i at organisering er et viktig element for et mer kostnadseffektivt og miljøvennlig fergetilbud. Flertallet vil derfor oppfordre Samferdselsdepartementet til å ta dette med i en helhetlig vurdering av fremtidig organisering og drift av fergene. Flertallet merker seg at Samferdselsdepartementet allerede er godt i gang med dette arbeidet, og i brevet fra statsråden datert 22. april 2016 blir det vist til at forslaget om et eget fergeselskap er en del av vurderingen.

Komiteen er opptatt av at det blir gjort en samlet vurdering av organisering og drift av fergetilbudet for å nå målsettingen om økt kostnadseffektivitet, fornying av flåten og krav til lav- og nullutslipp, og imøteser utredningen fra Samferdselsdepartementet, enten i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029 eller på annen egnet måte. Komiteen vil presisere at det er viktig at dette arbeidet blir prioritert.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere forslaget om et statlig fergeselskap, som ett av flere alternativer, i sin gjennomgang av fremtidig organisering av fergesektoren, og at oppfølging av dette arbeidet blir lagt fram for Stortinget i Nasjonal transportplan 2018–

2029. Det forutsettes at fremtidig organisering av fergesektoren ivaretar målene om økt innovasjon, innfasing av miljøvennlig teknologi og kostnadseffektiv drift.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til proposisjonen hvor det framgår at arbeidet Samferdselsdepartementet har satt i gang for en helhetlig gjennomgang av fergesektoren, vil foreligge medio 2016. Disse medlemmer vil understreke at dette er en viktig sak som av flere grunner må prioriteres høyt. Det må derfor kunne forventes at regjeringen i statsbudsjettet for 2017 legger fram sine vurderinger og anbefalinger knyttet til framtidig fergeregime for Stortinget.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om framtidig organisering og struktur i fergesektoren i statsbudsjettet for 2017.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at bakgrunn for forslaget om å opprette et statlig ferjeselskap er kostnadsveksten innen drift av ferjesamband. Dette medlem mener ikke at kostnadsveksten skyldes mangelen på et statlig selskap, men heller er en konsekvens av nytt anbudsregime og krav som er satt av kjøper. Senterpartiet støtter derfor ikke forslaget. Likevel deler Senterpartiet bekymringen for kostnadsveksten, særlig for fylkesveisambandene der fylkeskommunene ikke har fått kompensert for økte kostnader. Senterpartiet støtter økte miljøkrav, både på riksveisamband og på fylkesveisamband. Nullutslippsvisjonen krever imidlertid stor utskifting og ombygging av materiell, noe som vil avspeile prisen på ferjekontraktene. Derfor må omleggingen til en mer miljøvennlig ferjesektor sikres finansiering fra statlig hold.

Dette medlem mener det bør opprettes en statlig finansieringsordning som sikrer at fylkeskommunene kan ta en aktiv rolle i å realisere nullutslippsvisjonen for ferjesektoren.

Dette medlem mener regjeringen må komme med forslag til hvordan en slik ordning kan realiseres i statsbudsjettet for 2017.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2017 foreslå en ordning som kompenserer fylkeskommunens merkostnader ved å kreve null- og/eller lavutslippsordninger for fergesektoren.»

Komiteens medlem fra Venstre merker seg innspillet fra NHO Sjøfart om at organiseringen av fergesektoren nå er mer fragmentert etter at fylkene overtok ansvaret for fylkesveiene. Dette medlem mener imidlertid dette vil løse seg når man får større og sterke regioner, som kan se mer helhetlig på trafikken innen regionen.

Dette medlem mener at kostnadsøkningene i fergesektoren er mer sammensatt enn det som kommer til uttrykk fra forslagsstillerne. Blant annet gjelder dette økte kvalitetskrav som åpningstider, regularitet, miljø, sikkerhet, utstyr og universell utforming. Dette medlem viser til Oslo Economics som fremhever i en rapport at det ikke kan konkluderes med at det er for få aktører i det norske fergemarkedet.

Dette medlem mener også tid til å utforme kontraktstilbud er vesentlig for å få flere tilbydere til hver utlysning. Dette medlem viser til NHO Sjøfart som påpeker at det kan gjøres mye for å organisere dette på en bedre måte på oppdragssiden.

Dette medlem vil advare mot å fjerne kompetansen til aktørene som har erfaring fra fergedrift. Etablering av et statlig selskap som skal bygge ferger, kan medføre redusert innovasjonstakt og trolig også økte kostnader knyttet til vedlikehold og oppgradering av materiell. Dette medlem viser til at verdens første helelektriske ferge går mellom Lavik og Oppedal. Det kan derfor ikke hevdes at næringen ikke er nyskapende nok. Staten og Enova bidrar til grønn omstilling av næringen, og dette medlem mener at utviklingen av et hjemmemarked for lav- og nullutslippsferger vil sette norske verft i stand til å konkurrere på det internasjonale markedet. Dette medlem mener at det må legges forutsigbare rammebetingelser til grunn, slik at rederiene kan velge den til enhver tid beste miljøløsningen.

Dette medlem mener derfor at det ikke er behov for å utrede forslaget om et eget statlig fergeselskap.

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2017 foreslå en ordning som kompenserer fylkeskommunens merkostnader ved å kreve null- og/eller lavutslippsordninger for fergesektoren.

### **Forslag fra Arbeiderpartiet:**

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om framtidig organisering og struktur i fergesektoren i statsbudsjettet for 2017.

## **Komiteens tilråding**

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

### I

Stortinget ber regjeringen vurdere forslaget om et statlig fergeselskap, som ett av flere alternativer, i sin gjennomgang av framtidig organisering av fergesektoren, og at oppfølging av dette arbeidet blir lagt fram for Stortinget i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det forutsettes at framtidig organisering av fergesektoren ivaretar målene om økt innovasjon, innføring av miljøvennlig teknologi og kostnadseffektiv drift.

### II

Dokument 8:69 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele om ny organisering av fergesamband gjennom etablering av statlig selskap – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mai 2016

**Nikolai Astrup**

leder

**Helge Orten**

ordfører

