



## STORTINGET

# Innst. 334 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:143 S (2022–2023)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Terje Halleland, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Bengt Rune Strifeldt om en nasjonal standard for ferjetilbudet**

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget om en nasjonal standard for ferjetilbudet som gir forutsigbarhet for både folk og næringsliv langs kysten.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra

Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 143 S (2022–2023) om en nasjonal standard for ferjetilbudet, samt statsrådets svarbrev av 21. mars 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen valgte å ha en skriftlig høring i saken, og det kom inn høringssvar fra NHO Reiseliv og NHO Sjøfart innen høringsfristen.

Komiteen viser til at det i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 i tabell 6.8 er oppgitt en standard for ferjedriften. Standarden benytter antall fraktete personbilenheter (PBE), veitype og sambandslengde for å fastsette standard for frekvens, åpningstid, servicenivå m.m. Selv om ikke ferjestandarden ble videreført, så blir en revidert utgave av denne benyttet ved beregning av normert ferjekostnad i inntektssystemet til fylkeskommunene, men da for å fordele en gitt økonomisk ramme.

Komiteen viser videre til ekspertutvalget for inntektssystemet for fylkeskommunene, som i sin rapport fra desember 2022 har en helhetlig gjennomgang av inntektssystemet for fylkeskommunene fra 2024, og at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en oppfølging av utvalgets tilrådinger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at den gjeldende ferjedriftsstandard i dag brukes veiledende for riksveiferjesamband og fylkesveiferjesamband som et grunnlag, både for de statlige overføringene og som mal for hvordan rutefrekvensen på de forskjellige sambandene skal være. Flertallet merker seg videre at nye krav til materiell samt svært svingende energikostnader har gitt spesielt fylkeskommunene utfordringer med å holde oppe rutefrekvensen på enkelte streknin-

ger. Videre merker flertallet seg utvalget som har avgitt rapport om inntektsfordeling til fylkene. Flertallet merker seg at regjeringen skal forelegge Stortinget forslag om fordelingsnøkkel til fylker og kommuner. Videre viser flertallet til at regjeringen vil legge frem ny NTP til behandling for Stortinget våren 2024.

Flertallet mener at en avklaring om innføring av en ferjestandard ikke bør skje løsrevet fra disse to pågående prosessene.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre, mener det er et viktig prinsipp at det er forvaltningsnivået som er nærmest innbyggerne, som skal prioritere hva frie midler skal brukes til, da de kjenner sine samband best og er nærmest til å vurdere hva tilbudet skal være på sambandene.

Dette flertallet viser videre til at en oppfølging av ekspertutvalgets rapport for inntektssystemet for fylkeskommunene snart kommer til behandling i Stortinget, og mener regularitet og forutsigbare åpningstider for ferjedriften bør være en del av det en da diskuterer.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre er likevel bekymret for utfallet av begge de to pågående prosessene – inntektsfordeling til fylkene og Nasjonal transportplan – og vil i fortsettelsen følge nøye med på hvordan regjeringen har til hensikt å innrette inntektssystemet slik at fylkene vil være i stand til å kunne tilby et rutetilbud som er hensiktsmessig for næringsliv og privatpersoner. Dette må også innebære at teknologiutvikling og overføring til et grønt skifte blir ivaretatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at dagens nasjonale ferjestandard ikke fanger opp dagens reelle behov for frekvens og kapasitet i ferjetrafikken eller næringslivets behov som sådan. Disse medlemmer mener at nasjonal ferjestandard må løftes betydelig slik at denne er i tråd med trafikkbehovet, og bør finansieres deretter. Disse medlemmer viser til en situasjon der kutt i fylkeskommunale budsjett medfører reduksjoner i ferjetilbudet. Dette har store konsekvenser for mange, og særlig for næringslivet som er avhengig av et stabilt ferjetilbud for sin egen produksjon. Disse medlemmer viser til at praksisen medfører at enkelte veisystem stenger ned i perioder. Dette er ikke akseptert på andre deler av det norske veinettet som er åpent hele året og ikke blir regulert av år-

lige budsjett. Disse medlemmer viser til at mange ferjesamband langs hele kysten er langt over nasjonal ferjestandard både i frekvens og kapasitet. Det er ikke reelt at slike ferjesamband kan reduseres til dagens nasjonale ferjestandard, noe som i praksis viser at den nasjonale ferjestandarden med finansiering må innrettes etter den reelle minimumssituasjonen i de ulike ferjesambandene.

Disse medlemmer mener det skal være rammevilkår som sørger for regularitet og forutsigbare åpningstider for ferjedriften over hele landet. Ferjetilbudet skal kunne forbedres, men ikke reduseres uten videre.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget om en nasjonal standard for ferjetilbudet som gir forutsigbarhet for både folk og næringsliv langs kysten.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget om en nasjonal standard for ferjetilbudet som gir forutsigbarhet for både folk og næringsliv langs kysten.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

Dokument 8:143 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Terje Halleland, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Bengt Rune Strifeldt om en nasjonal standard for ferjetilbudet – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. mai 2023

**Erling Sande**

leder

**Kirsti Leirtrø**

ordfører



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets President  
Karl Johansgate 22  
Karl Johansgate 22  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/521-4

21. mars 2023

**Dok 8:143 S (2022-2023) om nasjonal standard for ferjetilbudet**

Jeg viser til brev av 23. februar i år vedlagt representantforslag Dokument 8:143 S (2022-2023) fra Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Terje Halleland, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Bengt Rune Strifeldt, om en nasjonal standard for ferjetilbudet.

Det fremmes følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget om en nasjonal standard for ferjetilbudet som gir forutsigbarhet for både folk og næringsliv langs kysten.

**Bakgrunn**

Den nasjonale ferjedriften består i 2023 av 16 riksveiferjesamband og i overkant av 110 fylkeskommunale ferjesamband. I tillegg kommer en rekke mindre fylkesveiferjesamband som blir definert som båtruter i inntektssystemet til fylkeskommunene. Staten (ved Statens vegvesen) har ansvar for sambandene på riksveiene, mens fylkeskommunene har ansvar for sambandene på sine veistrekninger. I 2021 var driftsutgifter til ferjedriften på rundt 7,5 mrd. kr, og kostnadene fordelte seg nesten likt mellom riks- og fylkesvei.

Fylkeskommunal ferjedrift blir i hovedsak finansiert av fylkeskommunenes skatteinntekter, rammetilskudd fra staten og billettinntekter. Fylkene disponerer disse midlene fritt, uten andre bindinger fra staten enn gjeldende lover og regler, herunder forpliktelser om skoleskyss. Riksveiferjedriften finansieres av tilskudd over statsbudsjettet og billettinntekter. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* er det i tabell 6.8 oppgitt en standard for ferjedriften. Standarden benytter antall fraktede personbilenheter (PBE), veitype og sambandslengde for å fastsette standard for frekvens, åpningstid, servicenivå m.m. Nasjonal transportplan er et overordnet strategisk dokument, og det ble ikke gjort vedtak som påla fylkeskommunene å følge ferjedriftsstandarden i transportplanen. Ved revisjonen av planen ble det vurdert at de aller fleste av riksveiferjesambandene oppfylte standarden, og

standarden ble ikke videreført. Samferdselsdepartementet la i stedet opp til at hvert enkelte samband på riksvei skulle vurderes individuelt ved utlysning av nye driftskontrakter<sup>1</sup>.

Selv om ferjestandarden ikke ble videreført, så blir en revidert utgave av denne benyttet ved beregning av normert ferjekostnad i inntektssystemet til fylkeskommunene. I den forbindelse benyttes ikke standarden til å beregne hva ferjedriften koster for fylkene, men til å fordele en gitt økonomisk ramme. I 2022 oppnevnte Kommunal- og distriktsdepartementet et ekspertutvalg som skulle foreta en helhetlig gjennomgang av inntektssystemet for fylkeskommunene. Utvalget har lagt fram forslag om justeringer i inntektssystemet til fylkeskommunene fra 2024, og i forslaget er metode for beregning av kostnader til normert ferjekostnad videreført. Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med oppfølging av utvalgets tilrådinger.

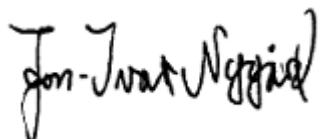
### **Om innføring av nasjonal standard**

Økonomisk rammestyring er hovedprinsippet for den statlige styringen av kommunesektoren. Overføring av frie midler til fylkene gjør at forvaltningsnivået som er nærmest innbyggerne kan prioritere hva midlene skal brukes på. For fylkesveiferjedriften betyr dette at fylkeskommunene, som kjenner sine samband best, også er nærmest til å vurdere hva tilbudet skal være på sambandene. Det er også dette prinsippet som i dag benyttes ovenfor fylkesveiferjedriften.

Om regjeringen skal sikre at ferjesamband ikke får reduksjoner grunnet fylkeskommunenes økonomi eller prioriteringer, slik det blir beskrevet i forslaget, så vil dette redusere fylkeskommunenes selvstyre når det gjelder ferjespørsmål, og tiltaket må hjemles i lov. En slik tilnærming frarådes.

Dersom det skal innføres krav om bruk av en gitt ferjedriftsstandard på alle riks- og fylkesveiferjesamband, må det gjøres grundige utredninger før eventuell innføring. Dette gjelder for hva standarden skal inneholde, men også for å vurdere grensesnittet mellom ferjesamband som inngår i standarden og øvrig kollektivtransport (herunder båtruter). Videre så vil den store variasjonen mellom ferjesambandene gjøre det krevende å fastsette en standard som treffer godt uten at noen reisende kommer dårligere ut eller at kostnaden til ferjedriften øker uforholdsmessig mye.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

---

<sup>1</sup> Meldt. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*, side 114

Kopi  
Statens vegvesen





