



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref
25/1885-

Dato
27. mars 2025

Dokument 8:120 S (2024–2025) fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal, Roy Steffensen, Dagfinn Henrik Olsen og Bengt Rune Strifeldt om statlig overtakelse av fylkeskommunale ferjesamband

Jeg viser til brev av 17. mars 2025 om representantforslag dokument 8:120 S (2024–2025) om statlig overtakelse av fylkeskommunale ferjesamband. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag om at staten overtar ansvaret for alle dagens fylkeskommunale samband. Det forutsettes sikret finansiering som dekker reelt ferjebehov og med nødvendig standard, kapasitet og frekvens, slik at lokalsamfunn kan fungere godt for både folk og næringsliv.»

Bakgrunn

Det offentlige veinettet er i dag tredelt med riksveier, fylkeskommunale veier og kommunale veier. Ferjene regnes som en del av veinettet og følger samme inndeling. Staten er veimyndighet og har ansvar for riksveiene, mens fylkeskommunene og kommunene har tilsvarende myndighet og ansvar for hhv. fylkesveiene og kommunale veier. Veimyndighetenes ansvar omfatter utbygging, planlegging, bygging, utbedring, drift, vedlikehold, forvaltning og beredskap.

I forbindelse med forvaltningsreformen i 2010 sluttet Stortinget seg til at ansvaret for øvrige riksveier og ferjesamband ble overført fra staten til fylkeskommunene, jf. [St.meld. nr. 12 \(2006–2007\) Regionale fortrinn – regional framtid](#) og [Innst. S. nr. 166 \(2006–2007\)](#).

Utgangspunktet for forvaltningsreformen var å styrke det regionale nivået for å få en helhetlig utvikling i den enkelte region med regionene som de sentrale aktørene for regional utvikling. Regionenes egenart, fortrinn og særskilte utfordringer sto sentralt i arbeidet med reformen.

Stortingsmeldingen vektla at regionene måtte gis virkemidler og beslutningsmyndighet for å kunne spille en sentral utviklingsrolle. Dette ble gitt bl.a. gjennom å overføre oppgaver innenfor ulike sektorer, også på samferdselsområdet. Begrunnelsen var at lokale og regionale myndigheter har best kunnskap om lokale forhold, og i kraft av den prioritere og avveie den offentlige innsatsen på en effektiv og målrettet måte. Som følge av reformen økte antall fylkeskommunale ferjesamband fra 26 i 2009 til 106 i 2010. I dag har vi 118 fylkesveiferjesamband og 16 riksveiferjesamband, i tillegg til noen få kommunale og private samband.

Finansiering av fylkeskommunal ferjedrift

Økonomisk rammestyring er hovedprinsippet for den statlige styringen av kommunesektoren. Rammefinansiering innebærer at fylkeskommunenes inntekter fra staten, sammen med skatteinntekter, er frie inntekter som fylkeskommunene selv kan disponere. Dette gir fylkeskommunene mulighet til å utføre sine oppgaver basert på lokale behov og prioriteringer.

Fylkeskommunal ferjedrift blir i hovedsak finansiert med de frie inntektene fordelt gjennom inntektssystemet. Inntektssystemet er satt sammen av flere elementer, bl.a. en utgiftsutjevning som skal kompensere fylkeskommunene for gitte variasjoner i utgiftsbehovet. Utgiftsutjevningen skjer i praksis gjennom kostnadsnøkkelen, som er satt sammen av ulike kriterier med tilhørende vektorer.

Delkostnadsnøkkelen for fylkesveiferjer består av kriteriet «normerte ferjekostnader», som blir beregnet for hvert enkelt fylkeskommunale ferjesamband. Ferjekriteriet blir beregnet med en kostnadsmodell utviklet av Møreforskning Molde, med noen justeringer.

Kostnadsmodellen tar utgangspunkt i faktiske trafikk tall, strekningens lengde og type farvann for hvert enkelt ferjesamband. Basert på denne beregningen, sammen med en gitt standard for servicenivå, beregnes de normerte kostnadene ved å drifte sambandet. Estimerte billettinntekter trekkes fra for å beregne netto driftsutgifter. Den gjeldende versjonen av kostnadsmodellen er omtalt i [Prop. 112 S \(2022–2023\) Kommuneproposisjonen 2024](#).

Det er nødvendig med en standard for servicenivå for å behandle sambandene ut fra et felles referansegrunnlag, uavhengig av fylkeskommunenes faktiske prioriteringer. Standarden for servicenivå brukes til å dele inn sambandene i ulike klasser etter sambandslengde og trafikk mengde og beregner en norm for rutetilbudet i hver klasse. Da gjeldende delkostnadsnøkkel for fylkesveiferjer ble presentert for Stortinget ble det presisert at det ikke er noen nasjonale krav eller føringer for standarden på tilbudet, jf. [Prop. 112 S \(2022–2023\) Kommuneproposisjonen 2024](#) og [Prop. 113 S \(2018–2019\) Kommuneproposisjonen 2020](#). Dette innebærer blant annet at en fylkeskommune som prioriterer et bedre ferjetilbud enn fylkeskommunene ellers i landet, ikke kan regne med å få kompensert for merkostnadene gjennom inntektssystemet. Tilsvarende vil en fylkeskommune som driver mer effektivt enn landsgjennomsnittet også beholde gevinsten.

Det er viktig å merke seg at kriteriet normerte ferjekostnader blir brukt til å fordele en gitt ramme mellom fylkeskommunene. Det blir ikke brukt til å fastsette størrelsen på de statlige overføringene. Det betyr at eventuelle endringer i ferjekriteriet, inkludert endringer i ferjestandarden, vil gi en annen inntektsfordeling mellom fylkeskommunene. Men det vil ikke gi endringer i de samlede overføringene gjennom inntektssystemet.

Representantene gjør en sammenligning av riks- og fylkesveiferjene som jeg mener ikke reflekterer de faktiske forholdene. Trafikken på ferjesambandene er omtrent likt fordelt mellom riks- og fylkesveiferjedriften og innebærer at det i gjennomsnitt fraktes betydelig flere reisende på et riksveiferjesamband enn et fylkesveiferjesamband. For å håndtere en større trafikkmengde er det også nødvendig å tilby høyere kapasitet i form av større fartøy og/eller flere avganger. At riksveiferjedriften derfor har høyere frekvens og større kapasitet enn mange fylkeskommunale samband mener jeg er en naturlig konsekvens av flere reisende per samband.

Representantene viser til at nullutslippskravet i offentlige anskaffelser av ferjer og ferietjenester medfører svært høye kostnader. Jeg er klar over at nullutslippsløsninger kan innebære et betydelig investeringsbehov. Det er satt av 50 mill. kroner i statsbudsjettet for 2025 i økonomisk kompensasjon som følge av kravet som blir fordelt særskilt (tabell C) ut fra ferjekriteriet i kostnadsnøkkel som en del av rammetilskuddet til fylkeskommunene. Kompensasjonen vil bli justert hvert år, for å reflektere merkostnadene ved overgang til nullutslippsløsninger. Dette kommer i tillegg til styrkingen av rammetilskuddet med 100 mill. kroner i 2021, som skal gi fylkeskommunene større mulighet til å prioritere lav- og nullutslippsløsninger for ferjer. Denne styrkingen er videreført på tabell C og utgjør nå 115 mill. kroner. Kravene som regjeringen har stilt til nullutslippskjøretøy og -ferjer skal ikke hindre framkommeligheten. Derfor er kravene innført sammen med et sett med unntak. For ferjene er det bl.a. gitt unntak fra nullutslippskravet der det ikke kan sikres tilstrekkelig tilgang til strømforsyning eller andre bunkringsfasiliteter, og der tiltak ikke er teknisk eller økonomisk gjennomførbart.

Vurdering av forslaget

Forvaltningsreformens forslag til oppgavedeling, som beskrevet i [St.meld. nr. 12 \(2006-2007\) Regionale fortrinn – regional framtid](#), var vurdert å sikre innbyggere et godt tilbud gjennom nærhet, tilgjengelighet og tilpasning til lokale forhold, og bygger på nærhetsprinsippet i den statlige styringen av kommuner og fylkeskommuner. Målet var å gi fylkeskommunene større ansvar og myndighet til å planlegge og gjennomføre tiltak tilpasset sine behov. Reformen ga også fylkeskommunene økt handlingsrom i oppgaveløsningen. Reformen bidro til å styrke det lokale demokratiet ved å gi innbyggerne større innflytelse over beslutninger som påvirker deres hverdag. Dette mener jeg er spesielt viktig for samferdselssektoren, hvor lokale prioriteringer og behov varierer betydelig fra region til region. Oppsummert mener jeg begrunnelsene for reformen fortsatt står seg godt den dag i dag.

Representantforslaget innebærer at staten skal overta ansvaret for dagens fylkeskommunale ferjesamband, men forslaget tar ikke opp hvordan ansvaret for tilhørende vei og ferjekai skal

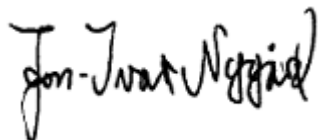
organiseres. Jeg antar derfor at representantforslaget innebærer at ansvaret for tilhørende vei og ferjekai skal forbli som i dag. Dermed vil vi, med forslaget, ha en infrastruktur med tilgrensede ansvarsforhold fordelt mellom ulike forvaltningsnivå. Hvilken infrastruktur som er tilgjengelig på landsiden setter rammene for hva ferjedriften kan levere. Tilsvarende skaper ferjedriften også behov for tiltak på landsiden. Å plassere investeringsbeslutninger for tiltak på kai hos et forvaltningsnivå, mens driften håndteres av et annet, vurderes å være lite hensiktsmessig. Her spiller også andre forhold inn, bl.a. behovet for og organiseringen av samfunnssikkerhet og beredskap i et større perspektiv.

Jeg er enig i at vi må legge til rette for at lokalsamfunnene våre skal fungere godt for folk og næringsliv. Regjeringens ferjesatsing har gitt reduserte reisekostnader for både privatpersoner og næringstransport i store deler av landet. Regjeringen har lagt til rette for gratis ferje på samband med under 100 000 passasjer årlig, samt til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet. I tillegg har regjeringen lagt til rette for reduserte takster på øvrige samband. Fylkeskommunene har blitt kompensert for dette gjennom økte overføringer over rammetilskuddet.

Regjeringen er kjent med at fylkeskommunene er i en krevende økonomisk situasjon. Ferjesektoren har, på lik linje med en rekke andre tjenestekområder, opplevd en sterk prisvekst. Fremskrittspartiets forslag i alternative budsjetter om kutt til fylkeskommunene, ville gjort situasjonen enda vanskeligere. Regjeringen har gjentatte ganger økt de frie inntektene til kommunesektoren. Etter at statsbudsjettet for 2025 ble lagt frem tilsa ny informasjon at tallgrunnlaget som lå til grunn ikke var tilstrekkelig. Regjeringen fremmet derfor en tilleggsproposisjon med forslag om å øke fylkeskommunenes frie inntekter med 700 millioner kroner i 2024, og ytterligere 700 millioner kroner i 2025. Bevilgningen for 2025 er en varig endring. Fylkeskommunene må selv vurdere hvordan de frie midlene de mottar skal brukes og hvordan ferjetilbudet og andre tjenester skal legges opp.

Fylkeskommunene er selvstendige, folkevalgte og selvstyrte organer. Selvstyret innebærer bl.a. at fylkeskommunene skal tilpasse tjenestetilbudet etter lokale forhold, innenfor gjeldende lover og regler. Det finnes ingen nasjonal standard som gir pålegg om utformingen av det fylkeskommunale ferjetilbudet. Fylkeskommunene kjenner sine samband best og vurderer selv eventuelle tiltak for trafikkregulering i det enkelte samband ut fra trafikale forhold. Jeg har tillit til at fylkeskommunene følger opp dette ansvaret og gjør prioriteringer og tilpasninger de mener er til det beste for sine samband.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård