

Fra: Frode Sund <frode.sund@nhosjofart.no>
Sendt: 6. mars 2023 17:33
Til: Postmottak KDD
Kopi: Evelyn Blom-Dahl
Emne: ENE - Høring - Rapport frå ekspertutval om inntektssystemet for fylkeskommunane Ref 22/7573

Til Kommunal- og distriktsdepartementet

Vi viser til ovennevnte høring, samt til telefonsamtale med departementet 3. mars, der det ble gitt utsatt frist for høringsuttalelse til 6. mars. Nedenfor følger hørings svar fra NHO Sjøfart.

Innledning

NHO Sjøfart organiserer rederier som seiler innenriks, herunder ferje- og hurtigbåtrederier som har kontrakter med fylkeskommunene.

Utredningen er utpreget teknisk, og vi har ikke forutsetninger for å vurdere detaljer i forslaget. Vi registrerer at det synes som om flere av de store båtfylkene kommer dårlig ut med de foreslåtte modellene. Vi har derfor noen generelle kommentarer som vi ber om at det tas hensyn til ved utforming av inntektssystemet til fylkeskommunene. Disse kommentarene er særlig knyttet til delkostnadsnøkklene for hhv. kollektivtransport og fylkesveiferjer.

Kommentar til delkostnadsnøkkel for kollektivtransport

I pkt. 4.6.5 skriver utvalget: "*Båtruter og bussruter fyller det samme transportbehovet...*"

NHO Sjøfart er sterkt uenig i dette premisset. I motsetning til persontransport på land, så er offentlige båtruter mange steder den eneste transportmåten. Den som skal krysse en fjord har ikke luksusen det er å velge mellom egen eller lånt bil, taxi, buss, trikk, bane eller tog. Båttransport handler derfor ikke om *grad* av mobilitet, eller valg av transportform, men om innbyggerne i det hele tatt *skal ha* mobilitet. NHO Sjøfart mener at det må tas særlig hensyn til dette når inntektssystemet utformes.

Tall fra et av de største båtfylkene, Møre og Romsdal, viser at forslaget om å ta ut kystlinjekriteriet vil redusere rammetilskuddet til fylket med ca 80 millioner kroner.

Kommentar til delkostnadsnøkkel for fylkesveiferjer

Både flertallet og mindretallets forslag innebærer reduksjon av delkostnadsnøkkel for fylkesveiferjer, slik at fylker med mye ferjedrift får reduserte overføringer. Tall fra Møre og Romsdal viser at den foreslåtte ordningen vil medføre at får ca 40 millioner kroner mindre i rammetilskudd knyttet til ferje. Dette er et fylke som har vært i front med satsing på nullutslippsferjer, og som nå planlegger store rutekutt.

Som det påpekes i utredningen, har det vært en større økning i kostnader til ferjedrift enn i fylkenes øvrige kostnader. Dette skyldes dels nye miljøkrav, bl.a. med utbygging av strømnnett og ladeinfrastruktur på land, men også at ferjeflåten uansett stod overfor utskifting. For få år siden var gjennomsnittsalderen

på norske ferjer over 30 år, og det hadde kommet en del utskiftinger med tilhørende kapitalkostnader selv uten de nye miljøkravene.

Avslutning

Tall fra Møre og Romsdal viser også at utgiftsutjevningen for båt, buss og bane omfordeler over 900 millioner kroner. Vi forstår det slik at kriteriet "trengselsfaktor" medvirker betydelig til denne omfordelingen. De seks fylkene som kommer dårligst ut, er alle båtfylker – Rogaland, Nordland, Møre og Romsdal, Vestland, Trøndelag og Troms. Dette er fylker som enten har, eller er i ferd med å investere i grønne båtløsninger. Selv om noe av disse merkostnadene dekkes av andre tilskuddsordninger, så vil det for den jevne båtpassasjer framstå som uforståelig at man setter inn nye null- og lavutslippsfartøy samtidig som det blir massive rutekutt. På denne bakgrunn ber NHO Sjøfart om at nytt inntektssystem for fylkene i større grad tar hensyn til kostnadsstrukturen til fylkene som har mange båt- og ferjesamband.

Vennlig hilsen

Frode Sund

Adm. dir.

Mobil +47 48 99 83 42

frode.sund@nhosjofart.no

NHO Sjøfart

Middelthuns gate 27, Postboks 5201 Majorstuen, 0302 Oslo

www.nhosjofart.no