

Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Spørsmål 52) Veg - ferjeavløsningsordning for riksvegferjer

Hvordan fungerer ferjeavløsningsordningen for riksvegferjer - og kan det estimeres et bidrag fra denne til de respektive prosjektene? Eksempelvis Møreaksen, Hordfast, Rogfast.

Svar:

Gjeldende rammer for den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd følger av St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, Prop. 19 S (2015– 2016) Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet og Prop. 1 S (2016-2017).

Den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd legger til rette for at innsparte drifts- og kapitalkostnader ved nedlegging/nedkorting av et ferjesamband kan benyttes til å delfinansiere et fastlandssamband som avløser, eventuelt korter inn ferjesambandet. Økte drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av det nye vegprosjektet skal trekkes fra innsparingen.

Beregningsperioden som det skal regnes innsparing for, er satt til maksimalt 40 år. Det er samtidig fastlagt at utbetalingsperioden skal være vesentlig kortere og skal settes lik bompengeperioden, som normalt er 15 år. Det årlige beløpet fastsettes slik at summen av neddiskonterte beløp blir det samme som ved utbetaling i 40 år.

Den opprinnelige ordningen var tilpasset det daværende kontraktsystemet for riksvegferjer, der statens kjøp av ferjetjenester ble gjennomført ved forhandlinger, og der kjøpet var regulert gjennom en såkalt hovedavtale mellom Statens vegvesen og det enkelte rederi. I tillegg til hovedavtalen ble det inngått ettårige drifts- eller tilskuddsavtaler. Ordningen ble kalt *rammetilskuddsordningen*. I rammetilskuddsordningen inngikk både tilskudd til drift og investeringer. Dette innkjøpssystemet lå til grunn for ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd da den ble lagt fram i 2003. Ordningen ble derfor etablert med to komponenter; driftskostnader og kapitalkostnader.

I dag er alle riksvegferjesambandene konkurranseutsatt, og det er ikke lenger relevant å skille mellom drifts- og kapitalkostnader. Dagens modell for beregning av finansieringsbidraget innebærer at statens kostnader til kjøp av ferjetjenester blir lagt til grunn, som ett beløp. Det vil fortsatt være gjennomsnittet av siste to års regnskapstall for ferjesambandet som benyttes og økte drifts- og vedlikeholdskostnader ved det nye veganlegget skal trekkes fra. Ferjetilskuddet prisjusteres.

Beregninger i forbindelse med utarbeidelse av finansieringsplaner for prosjektene rv 13 Ryfast og E39 Rogfast har vist at for disse prosjektene er det ingen netto innsparing, dvs. at økningen i drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av det nye veganlegget er større enn innsparingen ved nedlegging av ferjesambandet. I finansieringsplanene for

disse prosjektene er det derfor ikke lagt inn midler fra ordningen med innsparte ferjetilskudd. Foreløpige beregninger for E39 Møreaksen viser at heller ikke for dette prosjektet blir det noen netto innsparing.

I forbindelse med forvaltningsreformen fra 2010 ble en rekke tidligere riksvegsamband overført til fylkeskommunene. I Kommuneproposisjonen for 2016 (Prop. 121 S (2014-2015)) ble det presentert en ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer i inntektssystemet. Stortinget sluttet seg til hovedtrekkene i ordningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer.