



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Kommunal- og regionaldepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Deres ref
05/3280-1 MSC

Vår ref
05/1695- ALA

Dato
21.02.2006

Inntektssystemutvalgets utredning - NOU 2005:18 Fordeling, forenkling, forbedring - Inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner - Høring

Vi viser til brev av 11.10.05 med inntektssystemutvalgets utredning og til avtale med forværelse hos politisk ledelse i KRD om utsettelse av høringsfristen til 21.2.06.

Våre merknader følger nedenfor. Kapittelhenvisningene gjelder NOU 2005: 18.

Kap. 10.4.6.2 Analyseresultater båt/ferjetrafikk

Det opplyses at ved test av dagens kriterier for rutenett og befolkning på øyer får ingen av disse statistisk signifikante effekter på utgiftene. Analysen viser sammenheng mellom fylkeskommunenes utgifter til ferje/båttrafikk og lengde kystlinje fastland, kystlinje øyer og befolkning på øyer.

Utvalget fremhever to alternative utforminger av kostnadsnøkkelen. Den ene er en kostnadsnøkkel som består av kystlengde fastland og kystlengde øyer. Den andre er en kostnadsnøkkel bestående av kystlengde fastland og befolkning på øyer. Begge alternativene forklarer i underkant av 95 % av utgiftsvariasjonene fylkeskommunene imellom. Det opplyses i kap. 10.4.6.3 at validiteten til kriteriet kystlinje øyer er svakere enn validiteten til kriteriet befolkning på øyer.

Vi stiller spørsmål ved sammenhengen mellom det som er referert mht. forklaringskraft for kriteriet befolkning på øyer i de to ovenstående avsnittene. Vi finner omtalen noe sprikende.

10.4.8 Forslag til kostnadsnøkkel for lokale ruter

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248241
Org. nr.:
972 417 904

Transportavdelingen
Telefaks:
22 24 95 73

Saksbehandler:
Arnold Langaas
22 24 82 56

Vi viser til følgende formuleringer nederst på side 274:

”Erfaringene viser at det er vanskelig å etablere en god og bredt akseptert delkostnadsnøkkel for lokale ruter. Det har bl.a. sammenheng med at det er vanskelig å gi begrepet likeverdig rutetilbud et operasjonelt innhold.”

Vi vil i tilknytning til ovennevnte vise til mangelen på rettigheter for publikum (bortsett fra for skoleskyss), og dermed hva som skal forstås med et likeverdig rutetilbud i de forskjellige fylkeskommunene. Videre kompliserer forholdet til takstpolitikken i fylkeskommunene og markedsgrunnlaget i den forbindelse. Etter vår mening har ikke utvalget gått særlig inn i disse problemstillingene.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet kan ikke akseptere endringer i inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner som medfører omfordeling av midler fra distriktsfylker som Sogn og Fjordane, Nordland og Finnmark til sentrale fylkeskommuner. Vi viser i denne forbindelse til at forslaget til ny kostnadsnøkkel for fylkeskommunene for eksempel gir en reduksjon på 1653 kr per innbygger og en systemvirkning av utvalgets forslag med en reduksjon på 1675 kr per innbygger i Sogn og Fjordane. Dette er ikke på noen måte akseptabelt.

Vi er klar over at det foreslås en inntektsgaranti som medfører at ingen fylkeskommune får en endring i rammetilskuddet som er 100 kr lavere per innbygger enn endringen på landsbasis i forhold til foregående år. Etter 17 år vil imidlertid hele effekten på 1675 kr per innbygger av utvalgets forslag få virkning for Sogn og Fjordane.

Våre merknader til de foreslåtte delkostnadsnøkklene for fylkesveger og lokale ruter følger nedenfor.

- Fylkesveger

Vi er enig i at den foreslåtte indeksen er et godt utgangspunkt for fordeling til drift og vedlikehold av fylkesveger i inntektssystemet. Det kan imidlertid stilles spørsmål ved om ikke reinvesteringer bør vurderes forskjellig fra en drifts- og vedlikeholdsfaktor i tilknytning til inntektssystemet. Det kan hevdes at det er en mangel ved oppbyggingen av den nye fylkesfaktoren for beregning av midler til fylkesveger at midler til rene reinvesteringer ikke blir spesielt vektlagt. Dette er imidlertid en påstand som pr. i dag ikke kan dokumenteres. Et resultat av den nye fylkesfaktoren kan for eksempel være at fylker med høye vinterkostnader sannsynligvis også får en høy andel til reinvesteringer. På den annen side må den nye faktoren ses på som en forenkling i forhold til dagens system, og det i seg selv er en forbedring. Vi er enig i at dagens faktor for reinvesteringer, som er basert på statistikk og forbruk, ikke er noen god løsning. Det

framgår av tabellen på side 262 at det for de fleste fylker er relativt små avvik mellom dagens faktor for reinvesteringer og den nye faktoren for drift og vedlikehold. Vi mener likevel på et prinsipielt grunnlag at det bør vurderes å arbeide videre med sikte på å ivareta reinvesteringsbehov på en bedre måte enn i utvalgets forslag.

- **Lokale ruter**

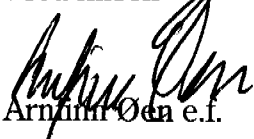
Forslaget om kystlinjekriterier virker noe tilfeldig, og vi savner analyser av andre forslag til kriterier. Vi innser svakheter med dagens kostnadsnøkkel for lokale ruter, bl.a. mht. fylkeskommunenes mulighet til å påvirke kriteriene rutenett til sjøs og befolkning på øyer, ved egne disposisjoner. Vi finner likevel ikke at det virker opplagt å bytte disse kriteriene ut med 2 kystlinjekriterier for å ivareta hensynet til kostnader ved sjøtransport. Vi finner heller ikke at utvalget overbeviser i sin argumentasjon for forslaget til ny kostnadsnøkkel. I kap. 10.4.7.2 (omtalen av analyseresultatene for bil/banetraffikk) heter det:

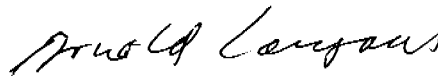
"Det er mulig å øke forklaringskraften ved å ta med flere bosettingskriterier. I og med at vi bare har med 19 observasjoner (dvs. 19 fylker) vil et analyseresultat basert på mange variable være forholdsvis tilfeldig."

På bakgrunn av ovennevnte finner vi det påfallende at ikke utvalget har tatt lignende forbehold i forbindelse med omtalen av kriteriene i delkostnadsnøkkelen for båt/ferjetraffikk, der en forholder seg til færre enn 19 fylker.

På bakgrunn av de merknader og mangler vi har påpekt i NOU 2005:18 mener Samferdselsdepartementet at eksisterende kostnadsnøkkel for lokale ruter bør beholdes inntil forholdet til spørsmålet om likeverdig rutetilbud, til takstpolitikken i fylkeskommunene og markedsgrunnlaget i den forbindelse er analysert nærmere. Videre bør flere forslag til kriterier analyseres nærmere, bl.a. med hensyn til hvilket reisebehov nøkkelen skal fange opp.

Med hilsen


Arnfinn Oen e.f.


Arnold Langaas