



Energi- og miljøkomiteen på Stortinget

0026 Oslo

Vår referanse: 20/00332-1
Arkivkode: 0
Saksbehandler: Jørn Inge Dørum,
Deres referanse:
Dato: 28.01.2020

Feil tall i debatten om fergeprisene, orientering fra KS

I debatten om fylkenes fergekostnader benytter regjeringen tall som enten er feil, er tolket feil eller framstilt feil. KS vil derfor i det følgende kommentere noen påstander i debatten om fylkeskommunenes fergedrift:

1. «Fylkeskommunenes merkostnader ved innfasing av el-ferger er på bare 5 %»

KS' kommentar: Dette tallet er hentet fra notatet «Fylkeskommunale ferjeandbud – merkostnader for lav og nullutslippsløsninger» som DNVGL laget i februar 2019 på oppdrag fra KLD i forbindelse med departementets arbeid med handlingsplanen for grønn skipsfart.

DNVGL har der sett på kostnadene ved ti kontrakter på el-ferger i Hordaland, Møre og Romsdal og Nordland (Trøndelag også vurdert, ikke tatt med i tallgrunnlaget på grunn av endring av kontraktsform). For en av disse, «Indre Sunnmøre», er anbudet utlyst med krav om pris både for tradisjonell dieselløsning og for batterielektrisk drift. Dette er dermed det eneste anbudet hvor det finnes en samtidig alternativkostnad for de tekniske miljøkostnadene om bord. Denne alternativkostnaden danner grunnlaget for beregningene av merkostnadene ved de ni øvrige kontraktene (KS har ikke innsigelser mot dette). I tillegg er det ut fra kontrakter beregnet pris for ladeinfrastruktur på land.

Ut fra dette estimerer DNVGL en *netto* miljøkostnad på mellom 0 og 15 % av samlet kontraktssum for de forskjellige anbud, med et gjennomsnitt på 5 %.

I notatet understrekes det at DNVGL bare har vurdert «netto kostnader av selve miljøtiltakene isolert sett» og at «når det stilles miljøkrav øker også sannsynligheten for at det tilbys nybygg». DNVGL konkluderer derfor at «kostnadsøkningen som følge av økte kapital- og rentekostnader for en ny ferge sammenlignet med en dels nært fullt nedskrevet ferge vil kunne være av samme størrelsesorden som selve miljøtiltakskostnadene på et samband».

Med andre ord: ***Når vi vet at de aktuelle kontraktene i beregningene omfatter nybygg, kan vi trygt ut fra DNVGLs notat slå fast at 5 % ikke er et korrekt gjennomsnittstall for fylkeskommunenes merutgifter til el-ferger.***

I vurderingen av prisen for de ti anbudene som ble vurdert i notatet må vi minst ta med kostnadene for bygging av 37 skip til: 20 i Vestland (Hordaland), 16 i Møre og Romsdal og ett i Nordland. Høy gjennomsnittsalder i flåten, behov for mer energieffektive fartøyer pluss at ombygging er svært kostbart ligger bak beslutningene om nybygg.

For å få oversikt over de reelle kostnadene, må vi imidlertid også ta med andre kostnadselementer. Ett av disse er behovet for oppgradering av kaianlegg. DNVGL skriver følgende i en e-post til KS 15/1-2020 (KS har fått skriftlig tillatelse til å benytte denne offentlig): «I mange tilfeller vil det være behov for større utbedringer på kai, som direkte eller delvis konsekvens av overgang til batteridrift. Vi har sett flere overslag på rundt 50 MNOK per samband, så dette kan også utgjøre en merkostnad av samme størrelsesorden som de direkte miljøteknologikostnadene. Slike kostnader er ikke inkludert i våre beregninger».

I tillegg til dette peker DNVGL på det de kaller «isfjell-effekten». Utgangspunktet for denne er at de fleste fylkeskommunene benytter bruttokontrakter. I slike kontrakter betaler fylket rederiene en fast sum for fergetjenestene samtidig som fylket fastsetter billettprisene og selv tar inntektene fra billettsalget. Kostnadene for kontraktene dekkes da fra to kilder: statlig tilskudd via inntektssystemet og billettinntekter.

Ett anslag for denne fordelingen kan være 50-50 (fordelingen varierer i praksis fra fylke til fylke og fra samband til samband). Hvis vi for eksemplets skyld da har valgt mellom en dieselkontrakt til 200 millioner kroner eller en miljø-kontrakt til 210 (5 % tillegg), vil fylket da måtte ta inn 100 millioner pluss ti millioner i billettinntekter med uforandret bidrag over inntektssystemet.

Med andre ord: Så lenge det statlige tilskuddet er uforandret, vil en samlet merkostnad på 5 % i realiteten utgjøre en merkostnad på 10 % for fylkeskommunen og dermed for fergepassasjerene.

DNVGL skriver derfor til KS: **«Hvis en antar at de ytterligere effektene (nybygg og kaianlegg) hver gir en merkostnad lik isolert netto miljøkostnad, kan en på grunn av «isfjelleffekten» forvente at miljøkrav vil øke fylkeskommunenes «egenandel»/budsjettpost for ferge drift med størrelsesorden 6 x 5 %».**

2. «Fergefylkene er blitt kompensert for satsingen på el-ferger med 100 millioner kroner til dekning av merkostnader på 5 %»

KS' kommentar: I budsjettet for 2018 ble det gjennomført en «styrking av båt- og ferjesektoren» på 100 millioner kroner, begrunnet med blant annet økte kostnader til el-ferger. Midlene ble imidlertid fordelt til alle fylker bortsett fra Hedmark. De to fylkene som har satset klart mest på el-ferger (36 fartøyer) mottok rundt 30 millioner av dette. Bevilgningen er senere blitt opprettholdt. For 2020 er beløpet innbakt i innbyggertilskuddet, med samme fordeling.

Denne styrkingen av båt- og fergesektoren ble offentliggjort i forbindelse med kommuneproposisjonen i mai 2017, mens DNVGLs rapport ble utarbeidet i 2019. Fastsettelsen av beløpets størrelse har med andre ord ikke basis i DNVGLs rapport.

3. «Fylkeskommunene har et overskudd på over tre milliarder kroner. De har råd til å senke fergeprisene»

KS' kommentar: De siste årenes overskudd har vært slik, med netto driftsresultat i prosent i parentes:

2016: 3,8 milliarder (5,0 %)

2017: 3,4 milliarder (4,3 %)

2018: 3 milliarder (3,8 %)

Tall for 2019 foreligger ikke.

Teknisk beregningsutvalg for kommunal og fylkeskommunal økonomi (TBU), der staten er sterkt representert, anbefaler at fylkeskommunene har et netto driftsresultat på minst fire prosent av driftsinntektene. Dette er nødvendig for at fylkeskommunene skal ha egenkapital til å investere i vedlikehold av veger, bruer, tunneler, bygg og annen infrastruktur. Ett fylke som for eksempel har mange og lange fylkesveier kan ha behov for å ha høyere netto driftsresultat enn fire prosent.