



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

## saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
30.01.2018	9536/2018	Stig Helle-Tautra

Saksnr	Utval	Møtedato
	Fylkesutvalet	05.06.2018
	Fylkestinget	18.06.2018

## Inndekning av auka kostnader i ferjedrifta frå 2020

### Bakgrunn

Møre og Romsdal fylkeskommune vil i perioden fram mot 2022 ha rullert alle dei fylkeskommunale ferjekontraktane. Ein har allereie lyst ut og inngått kontrakt for to ferjepakkar, Sulapakka og Nordmørspakka, og fleire står for tur.

Nye anbod vil jamt over gi ei vesentleg auke i kvalitet for publikum sett opp mot utgåande ferjekontraktar. Dei inngåtte kontraktane Sulapakka og Nordmørspakken, der fleire samband får plug-in hybrid ferjer, har òg medført reduksjon i CO<sub>2</sub> utslepp frå 75 til 90 prosent i høve til om ein skulle hatt konvensjonelle ferjer med dieseldrift.

Møre og Romsdal fylkeskommune opplever ein stor vekst i kostnader knytt til ferjedrifta i dei nye kontraktane, blant anna på grunn av miljøsatsinga og betring av ferjetilbodet.

Ut frå inngått kontrakt i Sulapakka ser ein at driftsutgiftene aukar med om lag 20 mill. kroner årleg. Likeins ser ein at inngått kontakt for ferjedrifta på Nordmøre medfører at årleg tilskottsbehov vil auke med om lag 35 mill. kroner.

Dei krava som skal stillast for ferjedrifta på Indre Sunnmøre og i Romsdal, i høve til vedtak i fylkestinget, vil venteleg føre til ei auke i det årlege tilskottsbehovet for desse sambanda på om lag 50 mill. kroner.

Tabell over auka driftsutgifter som følgje av nye ferjeanbod.

Auka kostnader nye ferjeanbod	Drift		
	2020	2021	2022
Sulapakka	20	20	20
Nordmørspakken	35	35	35
Resterande ferjeanbod*	36	36	48
<b>Sum auka kostnader drift</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>103</b>

Tabellen syner auka kostnader knytt til nye ferjeanbod der det er inngått kontrakt og den venta kostnadsveksten i komande anbod. \*Utrekninga tar omsyn til utsett oppstart for ferjesambandet Åfarnes-Sølsnes i ny kontrakt. Utrekninga tar **ikkje** høgd for auka kostnader i nytt anbod for rute 1, 2, 8, 22 og 32.

Denne auken i kostnader er kritisk for fylkeskommunen og da er det ikkje gjort kostnadsberekingar på kva nye anbod i rute 1 Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya, rute 2 Årvik-Koparneset, rute 8 Volda-Lauvstad, rute 22 Brattvåg-Dryna og rute 32 Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona, vil koste. I tillegg står Møre og Romsdal fylkeskommune overfor store kostnader knytt til ferjekaijer i åra som kjem. Samla sett er det snakk om eit behov på over 1,4 mrd på ferjekaiene våre.

Møre og Romsdal fylkeskommune er takstmyndighet, og eitt av virkemidla for å møte kostnadsveksten er å auke inntektene til fylkeskommunen gjennom takstauke.

Ein har allereie i sak Sa-69/17 «Takstsak 2018 og takstretningslinjer for bil, hurtigbåt- og fylkesvegferjeruter 2018» vedtatt å auke takstane i dei fleste bruttosambanda for å dekke inn manglande finansiering i åra 2018 og 2019.

#### Vedtak i SA 69/17 «Takstsak 20

##### **Samrøystes vedtak i Samferdselsutvalet - 13.12.2017**

1. Samferdselsutvalet godkjenner takstendring for bilrutene i Møre og Romsdal frå 1. januar slik det er framlagt i denne saka.
2. Samferdselsutvalet godkjenner takstendringa på hurtigbåtane i Møre og Romsdal slik det er lagt fram i denne saka.
3. Samferdselsutvalet godkjenner at Riksregulativet for ferjetakstar skal gjelde for fylkesvegferjerutene frå 01.01.2018, samt ein takstauke med 2 soner på alle bruttosamband med unntak av rute 1. Dagens praksis ved bilettering av el-bil skal gjelde i 2018.

18 og takstretningslinjer for bil, hurtigbåt- og fylkesvegferjeruter 2018»

Ein vil i denne saka sjå på ei vidareføring av takstauke som verkemiddel for å balansere auka i kostnader på drifta i perioden 2020-2022, der ein i dei komande anboda vil gå over frå netto- til bruttokontraktar.

#### **Vurdering**

##### Inntektsauke ved bruk av takst

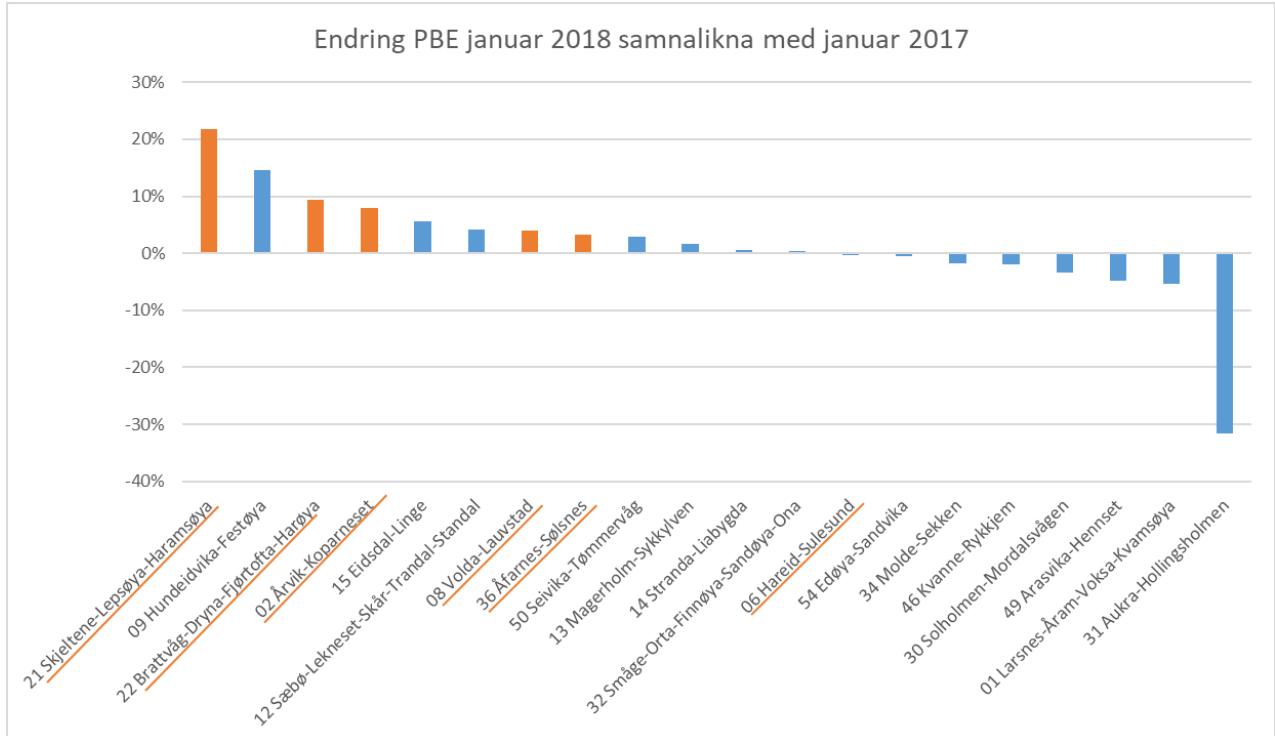
For å gjere vurderingar knytt til framtidige inntekter må ein sette nokre føresetnader knytt til trafikkutvikling, avvisingseffekt, effektar knytt til tilbodsauke, innføring av autopassregulativ mm.

Utgangspunktet er trafikkdata frå 2017. Ein har tidlegare sett som føresetnad at ein på grunn av takstauke og innføring av autopassregulativet ikkje vil ha trafikkvekst i åra fram til 2022.

Etter vedtaket i SA-69/17 der ein auka med to takstsoner i alle bruttosambanda forutan rute 01 Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya så kan ein no sjå på trafikken i januar månad 2018 samanlikna med januar månad 2017.

Grafen på neste side syner alle fylkeskommunale samband, der trafikken i januar 2018 vert samanlikna med januar 2017 (målt i PBE). Sambanda som har hatt ein takstauke på to soner er merka med eiga farge. Ein vil dermed kunne sjå om ein allereie i januar månad kan sjå ein trafikknedgang som følgje av takstauken i sambanda med takstauke. Grafen syner prosentvis trafikkendring.

Som ein ser av grafen under, så kan ein ikkje så ein slik effekt i årets første månad. Sambanda med takstauke har ikkje utmerka seg med ein stagnering av trafikken, og det er naturleg å sjå på andre årsaker for å forklare trafikkendringane. Veksten i rute 21 og 22 som ein no ser, vil i åra som kjem truleg vere lite avhengig av prisen på ferjebilletten.



Grafen syner prosentvis trafikkendring i personbileiningar for januar 2018 samanlikna med januar 2017. Sambanda som har hatt takstauke med to takstsonear er merka oransje.

Ser ein isolert på bruttosambanda (merk at rute 01 ikkje har auka med to takstsonear) så gir samanlikninga mellom januar 2017 og januar 2018 ikkje grunnlag for å seie at takstsoneauka har ført til ein brå avvisingseffekt.

Hareid-Sulesund er einaste samband med ei marginal endring.

Tabellen syner trafikkendring for bruttosambanda målt i personbileiningar og kjøretøy for januar månad 2018 samanlikna med januar månad 2017. Ein har difor nytta Asplan Viak sine prognosar for trafikkvekst for kvart einskild samband (2014-2028) i vidare inntektsberekingar.

Rute	År	PBE	Endring	Køyretøy	Endring
01 Lørenskog-Kongsvinger	2017	1 120		1 120	
	2018	1 120	-0,00 %	1 120	-0,00 %
02 Årvik-Koparneset	2017	18 577		13 038	
	2018	20 066	8,02 %	14 058	7,82 %
06 Hareid-Sulesund	2017	91 860		63 928	
	2018	91 636	-0,24 %	63 542	-0,60 %
08 Volda-Lauvstad	2017	10 951		9 079	
	2018	11 384	3,95 %	9 236	1,73 %
21 Skjeltene-Lepsøya-Haramsøya	2017	12 454		10 320	
	2018	15 169	21,80 %	11 546	11,88 %
22 Brattvåg-Dryna-Fjørtofta-Harøya	2017	12 534		9 271	
	2018	13 704	9,33 %	9 231	-0,43 %
36 Åfarnes-Sølsnes	2017	57 646		27 134	
	2018	59 488	3,20 %	27 234	0,37 %

I denne prognosene har ein tatt høgde for autopassregulativet men ikkje eit generelt takstlagslag. Sidan ein ikkje ser avvisingseffekt på dei bruttosambanda der ein har innført ei auke med to soner har ein nytta desse. Vidare trafikkstatistikk utover 2018 vil vise om ein må endre desse føresetnadene.

Ein har nytta 2018 takstane, der ein har trekt frå 12 prosent moms, for heile perioden. Ein har innhenta rabattkortbruk for kvart samband og kvar einskild kjøretøygruppe for 2016, og dette er nytta for åra fram mot 2022. Ein kan forvente at rabattkortbruken vil gå noko opp når prisane går opp så her vil det vere ei feilkjelde som overestimerer inntektene.

Ein har nytta 50 prosent rabatt (verdikort), slik at bruk av storbrukarkort som gir 40 prosent rabatt vil vere ei feilkjelde.

Møre og Romsdal fylkeskommune er takstmynde for dei fylkeskommunale ferjesambanda, og det er samferdselutvalet som gjennom ei årleg takstsak vedtek kva takstar ein skal ha på buss, hurtigbåt og ferje. Det har likevel vore praksis at ein på ferje har vedtatt takstendringar slik dei ligg føre i riksregulativet for ferjetakstar.

Møre og Romsdal fylkeskommune har sendt ein førespurnad til Vegdirektoratet om moglegheit og konsekvensar ved å redusere rabatten frå 50 prosent for kjøretøyklassane.

Dei skriv blant anna følgjande i sitt svar:

#### **Nasjonale konsekvenser - i dagens løsning**

..... «Slik vi ser det så langt, vil ikke avvik i verdikortrabatten på fylkesvegferjesamband i Møre og Romsdal ha konsekvenser for teknisk innhold i distribuerte verdikort eller i den praktiske datautvekslingen mellom ferjeselskapene slik den foregår i dag.» .....

#### **Lokale konsekvenser - i dagens løsning**

..... «Tilpasningsbehovet vil kunne variere fra operatør til operatør ut fra den fleksibilitet som er bygget inn baksystemer og billettmaskiner.» .....

#### **Sentrale konsekvenser - ved innføring av AutoPASS-ferje**

..... «Lokal regel med 40 % rabatt ved bruk av AutoPASS-ferjekort eller AutoPASS-brikker på fylkesferjesamband i Møre og Romsdal, krever tilpasninger i sentralsystemet.» .....

Det vil altså kunne vere knytt praktiske utfordringar til å endre rabattsatsar og takstar både i no- og framtida. Vegdirektoratet har i januar 2018 inngått avtale om drift av sentral tenesteleverandør til bruk i autopass systemet. Moglehetsrommet for å endre rabattsatsen i høve til dei tekniske løysningane vil dermed kunne avklarast. Ein må gå grundigare inn på dei praktiske utfordringane som ligg i å avvike frå riks- og autopassregulativet.

Dei fleste sambanda vil vere på bruttokontrakt i 2020, og i 2022 vil alle fylkeskommunale ferjesamband vere bruttokontrakt.

Ein har gjort ei rekke utrekningar i høve til mogelege takstendringar, basert på heile takstsoneendringar og rabattsats endring innanfor endringar på 5 prosent. Det vil seie at ein har auka takstsonene med ei og ei takstsone, og endra rabattsatsen ned frå 50 til 40 prosent med steg på 5 prosent. Dette har ein gjort inntil ein har ein positiv differanse mellom auka kostnader og auka inntekter i ferjedrifta.

Ein har satt opp dei auka inntektene i bruttosambanda i ein tabell under.

Tabell over auka inntekter ved ulike alternativ (A-H).

Endring	2020	2021	2022
A: Soneauke 0, rabatt 45	24 059 088	24 437 183	25 003 933
B: Soneauke 0, rabatt 40	48 118 177	48 874 365	50 007 866
C: Soneauke 1, rabatt 50	29 624 163	30 073 054	30 671 354
D: Soneauke 1, rabatt 45	55 365 912	56 218 178	57 417 354
E: Soneauke 1, rabatt 40	81 107 660	82 363 302	84 163 355
F: Soneauke 2, rabatt 50	59 567 674	60 480 030	61 699 367
G: Soneauke 2, rabatt 45	87 008 192	88 350 124	90 206 085
H: Soneauke 2, rabatt 40	114 448 710	116 220 219	118 712 804

Tabellen syne auka inntekter i alle fylkeskommunale samband (på bruttokontrakt) ved ulike alternativ for takstauke innanfor takstsoner og rabatt i prosent.

Ein oppnår ein slik positiv differanse i alternativ H, når ein har auka med to takstsoner og endra rabattsatsen ned frå 50 til 40 prosent. Gitt alle føresetnadene og usikkerheita så vil likevel alternativ G, med ein auke på to soner og rabattsats på 45 prosent, vere eit alternativ som vil kunne balansere ramma.

Tabell over auka driftsutgifter som følgje av nye ferjeanbod, og auka inntekter (alternativ G).

		Drift		
		2020	2021	2022
<b>Auka kostnader nye ferjeanbod</b>	Sulapakken	20	20	20
	Nordmørspakken	35	35	35
	Resterande ferjeanbod*	36	36	48
<b>Sum auka kostnader drift</b>		<b>91</b>	<b>91</b>	<b>103</b>
<b>Auka inntekter (takstendring)**</b>	Rabatt redusert frå 50% til 45%, og takstauke med to takstsoner (alternativ G).	80	81	90
<b>Differanse</b>		<b>-11</b>	<b>-10</b>	<b>-13</b>

Tabellen syner auka kostnader knytt til nye ferjeanbod, samt moglegheit for inndeckning ved bruk av takst. \*Utrekninga tar omsyn til utsett oppstart for ferjesambandet Åfarnes-Sølsnes i ny kontrakt. Utrekninga tar **ikkje** høgd for auka kostnader i nytt anbod for rute 1, 2, 8, 22 og 32.

\*\*Auka inntekter i sambandet Åfarnes-Sølsnes er trekt frå for åra 2020 og 2021, då ei auke på to takstsoner allereie er vedtatt og innarbeida i økonomiplanen.

Det er ei rekke føresetnader som er lagt til grunn, slik at det er særsviktig å understreke at inntektsutrekningane berre syner eit omtrentleg nivå på inntektsauken ved dei ulike alternativa. Likeins er kostnadsauken i komande anbod berre anslag.

Ser ein på inntektsauka i dei bruttosambanda som allereie har hatt ei auke på to takstsoner i januar månad 2018, så ser ein inntektsauke som venta, men det er for tidleg å konkludere før ein ser inntektene utover 2018.

Ein har innanfor to av takstauke alternativa som er skissert i saka (G og H) ei mogeleg årleg inntektsauke på om lag 87 til 119 mill. kroner.

Dette vil kunne kompensere for auka i driftskostnadene i perioden 2020-2022, viss ein vidarefører takstauke i fylkeskommunale samband på bruttokontrakt slik ein har gjort for 2018 og 2019.

Skal ein vidareføre vedtak i SA-69/17 med ei auke på to takstsoner i bruttosambanda og uendra rabattsats (alternativ F) så er auka kostnader og inntekter i perioden 2020-2022 vist i tabellen under.

		Drift		
		2020	2021	2022
<b>Auka kostnader nye ferjeanbod</b>	Sulapakken	20	20	20
	Nordmørspakken	35	35	35
	Resterande ferjeanbod*	36	36	48
<b>Sum auka kostnader drift</b>		<b>91</b>	<b>91</b>	<b>103</b>
<b>Auka inntekter (takstendring)**</b>	Takstauke med to takstsoner, uendra rabatt (alternativ F).	53	53	62
<b>Differanse</b>		<b>-38</b>	<b>-38</b>	<b>-41</b>

Tabellen syner auka kostnader knytt til nye ferjeanbod, samt moglegheit for inndekning ved bruk av takst. \*Utrekninga tar omsyn til utsett oppstart for ferjesambandet Åfarnes-Sølsnes i ny kontrakt. Utrekninga tar **ikkje** høgd for auka kostnader i nytt anbod for rute 1, 2, 8, 22 og 32.

\*\*Auka inntekter i sambandet Åfarnes-Sølsnes er trekt frå for åra 2020 og 2021, då ei auke på to takstsoner allereie er vedtatt og innarbeida i økonomiplanen.

Ein vil i perioden 2020-2022 mangle om lag 40 mill. kroner årleg.

#### Verknader for dei reisande

Ein har satt opp verknad på billettprisen for alle alternativa med takstauke frå null til to soner og ein endring på maksimal rabatt frå 50 til 40 prosent for nokre utvalde samband. Takstregulativet for 2018 er lagt til grunn.

Sambanda ein har sett på er Seivika-Tømmervåg, Åfarnes-Sølsnes, Stranda-Liabygda og Hareid-Sulesund. To av desse sambanda Åfarnes-Sølsnes og Hareid-Sulesund har allereie ei auke på to takstsoner, men eksempla tar utgangspunkt i kva dei normalt skulle betale utan vedtatt takstauke. Slik sett viser takstauke eksempel F (soneauke 2, rabatt 50) situasjonen slik den er no for desse to sambanda.

Ein har sett på kjøretøyklassane B2 (kjøretøy til og med 6,0 meter) og B9 (kjøretøy mellom 17,01-19,0 meter).

#### Eksempel A: Soneauke 0, rabatt 45%

Samband		Seivika - Tømmervåg		Åfarnes - Sølsnes		Stranda - Liabygda		Hareid - Sulesund	
Takstauke A		B2	B9	B2	B9	B2	B9	B2	B9
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
Lik sone 45%	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	63	442	50	384	45	366	66	459
Differanse	Fullpris	0	0	0	0	0	0	0	0
	Rabattert	6	40	5	35	4	33	6	42

### Eksempel B: Soneauke 0, rabatt 40%

Samband Takstauke B		Seivika - Tømmervåg B2      B9		Åfarnes -Sølsnes B2      B9		Stranda - Liabygda B2      B9		Hareid - Sulesund B2      B9	
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
Lik sone 40%	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	68	482	54	419	49	400	72	501
Differanse	Fullpris	0	0	0	0	0	0	0	0
	Rabattert	11	80	9	70	8	67	12	84

### Eksempel C: Soneauke 1, rabatt 50%

Samband Takstauke C		Seivika - Tømmervåg B2      B9		Åfarnes -Sølsnes B2      B9		Stranda - Liabygda B2      B9		Hareid - Sulesund B2      B9	
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
1 Sone 50%	Fullpris	120	835	98	740	90	698	128	867
	Rabattert	60	418	49	370	45	349	64	434
Differanse	Fullpris	6	31	8	42	8	32	8	32
	Rabattert	3	16	4	21	4	16	4	16

### Eksempel D: Soneauke 1, rabatt 45%

Samband Takstauke D		Seivika - Tømmervåg B2      B9		Åfarnes -Sølsnes B2      B9		Stranda - Liabygda B2      B9		Hareid - Sulesund B2      B9	
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
1 Sone 45%	Fullpris	120	835	98	740	90	698	128	867
	Rabattert	66	459	54	407	50	384	70	477
Differanse	Fullpris	6	31	8	42	8	32	8	32
	Rabattert	9	57	9	58	9	51	10	59

### Eksempel E: Soneauke 1, rabatt 40%

Samband Takstauke E		Seivika - Tømmervåg B2      B9		Åfarnes -Sølsnes B2      B9		Stranda - Liabygda B2      B9		Hareid - Sulesund B2      B9	
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
1 Sone 40%	Fullpris	120	835	98	740	90	698	128	867
	Rabattert	72	501	59	444	54	419	77	520
Differanse	Fullpris	6	31	8	42	8	32	8	32
	Rabattert	15	99	14	95	13	86	17	103

### Eksempel F: Soneauke 2, rabatt 50%

Samband Takst		Seivika - Tømmervåg B2      B9		Åfarnes -Sølsnes B2      B9		Stranda - Liabygda B2      B9		Hareid - Sulesund B2      B9	
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
2 Sone 50%	Fullpris	128	867	106	772	98	740	136	899
	Rabattert	64	434	53	386	49	370	68	450
Differanse	Fullpris	14	63	16	74	16	74	16	64
	Rabattert	7	32	8	37	8	37	8	32

### Eksempel G: Soneauke 2, rabatt 45%

Samband Takst		Seivika - Tømmervåg B2      B9		Åfarnes -Sølsnes B2      B9		Stranda - Liabygda B2      B9		Hareid - Sulesund B2      B9	
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
2 Sone 45%	Fullpris	128	867	106	772	98	740	136	899
	Rabattert	70	477	58	425	54	407	75	494
Differanse	Fullpris	14	63	16	74	16	74	16	64
	Rabattert	13	75	13	76	13	74	15	77

#### Eksempel H: Soneauke 2, rabatt 40%

Samband		Seivika - Tømmervåg		Åfarnes - Sølsnes		Stranda - Liabygda		Hareid - Sulesund	
Takst		B2	B9	B2	B9	B2	B9	B2	B9
2018	Fullpris	114	804	90	698	82	666	120	835
	Rabattert	57	402	45	349	41	333	60	418
2 Sone 40%	Fullpris	128	867	106	772	98	740	136	899
	Rabattert	77	520	64	463	59	444	82	539
Differanse	Fullpris	14	63	16	74	16	74	16	64
	Rabattert	20	118	19	114	18	111	22	122

Eksempel F (soneauke 2, rabatt 50%) syner verknadene for dei reisande slik dei er for noverande bruttosamband med takstauke etter vedtak i Sa- 69/17 for åra 2018 og 2019. Eksempel G (soneauke 2, rabatt 45%) syner verknader frå 2020 om ein skal balansere dei auka kostnadene til ferjedrift med hjelp av takstauke. Ein har då ikkje tatt omsyn til den årlege takstauken, men syner korleis verknadene for dei reisande vil vere med utgangspunkt i 2018 takstregulativet.

Ser ein nærmare på eksempel G med ei soneauke på 2 takstsoner og redusert rabatt ned til 45 prosent, ser ein at auken i billettprisen vert frå 13 til 15 kroner turen i dei utvalde sambanda for ein vanleg bil i takstgruppe B2. Eit nyttekjøretøy med lengde frå 17,01-19 meters lengde i takstgruppe B9 vil ha ein prisauke på mellom 74 og 77 kroner turen i dei utvalde sambanda.

Ser ein på situasjon med takstauke i dagens bruttosamband (eksempel F med ei soneauke på 2 der rabatten er halden på 50%) vil ein transportør som har frakt av råstoff og ferdigprodukt frå Vanylven kommune til Midsund kommune via ferjestrekningane Årvik-Koparneset, Hareid-Sulesund og Brattvåg-Dryna ha ein kostnadsauke. To kjøretøy i kjøretøyklasse B9 tur-retur, vil på denne strekninga i dag bety ein auka kostnad på 404 kroner dagen sett i høve til situasjonen før 1. januar 2018.

Skal ein gå vidare frå 2020 med ytterlegare takstauke slik som skissert i eksempel G (soneauke 2, rabatt 45%) vil same eksempel som ovanfor gi ein dagleg auka kostnad på 904 kroner for transportøren. Dette er ein vesentleg kostnadsauke.

Samband		Årvik-Koparneset		Hareid-Sulesund		Brattvåg-Dryna	
Takst		B2	B9	B2	B9	B2	B9
2018	Fullpris	82	666	120	835	114	804
	Rabattert	41	333	60	418	57	402
2 Sone 45%	Fullpris	98	740	136	899	128	867
	Rabattert	54	407	75	494	70	477
Differanse	Fullpris	16	74	16	64	14	63
	Rabattert	13	74	15	77	13	75

Tabellen syner auka kostnader for eksempel G (soneauke 2, rabatt 45%) for strekninga mellom Vanylven og Misund kommune. Eit kjøretøy i B9 vil ha ein auka kostnad på 226 kroner turen på strekninga. Tur-retur vert dette 452 kroner. Ein transportør som sender råstoff og ferdigprodukt begge vegar med to nyttekjøretøy i klasse B9 vil dermed ha ein auka kostnad på 904 kroner dagen.

Konsekvensane med å endre rabattsatsen ned med 5 prosent vil dermed kunne slå vesentleg ut, samanlikna med å oppretthalde dagens rabattordning, ved ei soneauke på to soner.

Ein bør difor gå grundigare inn på konsekvensane ved å endre rabattsatsen ved ei soneauke på to soner, før ein kan gå vidare med ei slik endring.

## **Konklusjon**

Møre og Romsdal fylkeskommune får stor kostnadsauke på drifta når dei nye ferjeamboda vert starta opp. Ein ser ut til å trenge om lag 100 mill. kroner meir enn dagens ramme, og denne auken kan det sjå til at fylkeskommunen må finansiere sjølv. Det er ingen signal på at det vert auka overføringer frå staten. I tillegg kjem investeringar på minst 1,4 mrd. som må gjerast på ferjekaiane. Fylkesrådmannen ser difor ikkje nokon anna mogelegheit enn å foreta ei takstauke og vurdere ei endring i rabattsatsen.

Utrekningane syner at det mogeleg å finansiere auken i ferjekostnadene ved å auke takstane for dei fylkeskommunale ferjesambanda i Møre og Romsdal.

Dette vil medføre auka kostnader for dei reisande. Konsekvensane for pendlarar og næringsliv vil særleg verte store med ei endring av rabattsatsane.

Når det gjeld reduksjon i rabatten, tilår fylkesrådmannen difor at ein sett i verk arbeid opp mot sentral tenesteleverandør med å avklare om rabattsatsen kan endrast, og gjer ei meir grundig vurdering av konsekvensane for dei reisande ved ei slik endring.

Fylkesrådmannen tilår at ein vidarefører ei auke med to takstsoner i alle fylkeskommunale ferjesamband når dei går over på bruttokontrakt. Ei vidareføring av dette vil ikkje vere tilstrekkeleg for å balansere ramma, og ein vil mangle om lag 40 mill. kroner årleg i perioden 2020-2022.

Ein må kome tilbake til korleis dette skal løysast, og om ein endring i rabattsatsen kan vere mogeleg.

## **Forslag til vedtak:**

1. Fylkestinget ber fylkesrådmannen innarbeide ei auke med to takstsoner for alle fylkeskommunale ferjesamband på bruttokontrakt i komande økonomiplan.
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen gå i dialog med sentral tenesteleverandør med føremål å endre rabattsatsen frå 50 til 45 prosent frå 2020. Fylkesrådmannen skal innarbeide redusert rabattsats frå 50 til 45 prosent på alle fylkeskommunale bruttoferjesamband frå og med 2020 dersom dette er mogleg og naudsynt for å balansere ramma.

Ottar Brage Guttelvik  
fylkesrådmann

Arild Fuglseth  
samferdselssjef