



**Rederienes Landsforening**

Det Konglige Samferdselsdepartement  
postmottak@sd.dep.no

Deres ref: 09/278-BO

12. februar 2009

## **KOMMENTARER TIL LOVFORSLAG OM FORVALTNINGSREFORMEN**

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 16. januar 2009 og har ingen kommentarer til selve lovforslaget. Vi mener imidlertid at det er på sin plass å påpeke noen problemstillinger knyttet til at ansvaret for de fleste riksveifergesambandene går fra staten til fylkeskommunene.

### **Utlysning av de kommende riks- og fylkesveifergesambandene**

I dag lyses det ut pakker med flere fergesamband i geografisk nærhet av hverandre, uavhengig av om de er riks- eller fylkesveisamband. Det er sannsynlig at det gir lavest kostnad for samfunnet. Utlysninger av pakker av samband har vist seg å være fordelaktig både for oppdragsgiver og leverandør. Dette systemet bør videreføres.

### **Ensartet kontraktsinngåelse regime**

Rederiene bruker mye ressurser på å utarbeide tilbud. Særlig utfordrende er det når mange utlysninger kommer samtidig. 2009 vil bli et hektisk år med mange utlysninger. Siden utlysningene har kommet ganske tett de siste årene, vil det bli en noe mer stille periode fremover. Det er derfor viktig at når avtaleperiodene går ut og mange samband igjen lyses ut, at et likt regime for kontraktsinngåelse benyttes. Med andre ord bør utlysningsprosessen, konkurransegrunnlaget og kontrakten utformes etter samme mal. Det vil føre til bedre gjennomarbeidete tilbud fra rederiene, noe som igjen fører til rimeligere tjenester.

### **Gjennomgående billettering**

Det arbeides nå med et felles og samordnet billetteringssystem for hele kysten. Skal det fungere må det være samme definisjon av lengdegruppene, sonene og rabattsatsene, men selve taksten i sonen eller for lengdegruppen kan økes eller reduseres etter fylkeskommunens eget ønske. Her må fylkeskommunene samarbeide.

### **Rapporteringsplikt – ferjedatabanken**

I henhold til løyvebestemmelsene er løyvehaver pliktig til å levere de statistiske opplysninger Samferdselsdepartementet eller fylkeskommunen bestemmer, og på den måten disse fastsetter. I konkurransegrunnlaget er det tatt inn bestemmelser som forplikter selskapene til å levere data til ferjedatabanken. Statens vegvesen utarbeider relevant statistikk som blir benyttet blant annet i forbindelse med konkurranseutsetning og årlige forhandlinger. Statistikk blir også oversendt SSB. Fylkeskommunene må forplikte seg til å pålegge selskapene dette i fremtiden. Vi foreslår at utgiftene til drift av ferjedatabanken belastes staten.

### **Opprettholdelse av økonomidatabase for ferjedrift – F-Røks**

Statens vegvesen har per i dag tilgang til ferjeselskapenes regnskapsdata, for den delen av driften som er relatert til landets riksvegfergestrekninger. Disse dataene er samlet i en sentral database – F-Røks. Ferjeselskapene er pliktig å rapportere sine regnskapsdata på ferge- og sambandsnivå direkte til denne databasen i henhold til et registreringssystem.

Denne databasen var et nyttig verktøy i forbindelse med årlige forhandlinger om driftstilskudd for riksvegfergesambandene. I dagens situasjon med anbud og løpende kontrakter ser ikke vi behovet for en slik innrapportering.

### **Sentrale føringer**

For å sikre at tungtrafikken skal kunne benytte fergesambandene må det lages sentrale føringer for tillatt aksellast på dekk og broer, og totalvekter som ivaretar næringens behov. Statens vegvesens krav må til enhver tid følges av fylkeskommunene ved kjøp av fergetjenester på fylkesvegnettet. Videre bør det lages standarder for fergekaiene og andre forhold som gjør at ferjene kan benyttes om hverandre i forskjellig fergesamband.

### **Vegdirektoratets garanti**

Fergesamband som fremdeles ikke er en del av anbudsregimet, er regulert i Hovedavtalen. Dette bestemmer blant annet at Statens vegvesen garanterer for nedbetaling av fergen over 15 år. Dersom fergen ikke går over til et "anbudssamband" eller blir avhendet av rederiet, kan rederiet kreve at Statens vegvesen kjøper fergen. Fylkeskommunen overtar naturligvis denne forpliktelsen, men det er viktig at enighet om tolkninger av hovedavtalen ikke blir borte i overdragelsen av forpliktelsen.

### **Kortgjeld**

Passasjerer på ferjene har muligheter for å kjøpe verdikort av rederiene. Verdikortene blir inntektsført det året de blir kjøpt. Siden verdikortet kan være på store beløp vil de ikke nødvendigvis bli brukt samme år. Det betyr i realiteten at rederiet har en gjeld til passasjerene. I forbindelse med de årlige forhandlingene rederiene har med Statens vegvesen, blir rederiene, kort fortalt kompensert for utgifter minus inntekter. Det betyr at gjelden som rederiene har til passasjerene ikke blir kompensert. Statens vegvesen har påtatt seg forpliktelsen for denne gjelden som også må overføres til fylkeskommunene. Siden rederiene ofte har flere samband der man kan anvende verdikortene kan det bli utfordrende å allokere gjelden til de rette sambandene.

### **Avslutning**

Vi vil i det videre arbeidet ta disse problemstillingene opp med berørte etater.

Vennlig hilsen  
Rederienes Landsforening



Klaus Værnø  
ass. direktør