



## Saksprotokoll

### Høring - nytt inntektssystem for fylkeskommunene

---

Arkivsak-dok. 201900320  
Saksbehandler Oddvar D Andersen

| Saksgang       | Møtedato   | Saknr |
|----------------|------------|-------|
| Fylkesutvalget | 12.02.2019 | 35/19 |
| Fylkesting     | 27.02.2019 | 16/19 |

---

#### Fylkesting har behandlet saken i møte 27.02.2019 sak 16/19

Fylkestingets vedtak

Trøndelag fylkeskommune vil peke på følgende til forslaget til nytt inntektssystem for fylkeskommunene:

1. Statistiske analyser vil sementere historisk tjenestetilbud. Det er ikke opplagt at det representerer likeverdig tjenestetilbud. Mer normativ tilnærming i kostnadsmodellene bør tilstebes
2. Økte lærlingutgifter de siste årene, jf. sentrale satsinger, må avspeiles i vektingen av kriteriet.
3. I delkostnadsnøkkelen for buss og bane, bør man unngå ikke-sammenslåingsnøytrale kriterier som innbyggere pr. kilometer offentlig veg.
4. Kriteriene for fylkesveg bør fortsatt ha veglengde som grunnlag. Dette avspeiler behovet best, også fordi det kan opprettholde driftsfinansiering av investeringene.
5. I vektingen av investeringer i delkostnadsnøkkelen for veg, bør midlene i tabell C ikke trekkes fra, bl.a. fordi de har dels eget beregningsgrunnlag
6. Når det gjelder avviklingen av dagens tapskompensasjon, bør man velge at dagens kompensasjon inngår i innbyggertilskuddet. Det «nullstiller» alle, slik at overgangsordningen enklere kan baseres seg på et totalbilde.
7. Generelt er det viktig med lang overgangstid for å gi tid til økonomisk tilpasning. I tillegg står vi foran mange fylkessammenslåinger, og implementering av ny vegadministrasjon i alle fylkeskommunene, noe som bidrar til økt økonomisk usikkerhet. Overgangsordningen bør derfor være på 4 år.
8. Inntektssystemet generer et samlet rammetilskudd til fylkeskommunene på 34,6 milliarder kroner i 2019. Det nye inntektssystemet endrer ikke størrelsen på dette rammetilskuddet. Fylkestinget vil uttrykke stor bekymring for om det samlede rammetilskuddet til fylkeskommunen er

- tilstrekkelig for å kunne gi tilfredsstillende tjenester innenfor de ulike sektorene i inntektssystemet.
9. Flere oppgaver er aktuelle for overføring til regionnivået, men dette er ikke vurdert som relevant for analysen av inntektssystemet nå. Dette er en svakhet ved det nye inntektssystemet og vil kunne medføre en underfinansiering av disse nye oppgavene for regionnivået hvis det ikke innlemmes i budsjettprosessene på Stortinget fremover.
  10. Fylkene er den største veieieren. I inntektssystemet må det legges inn midler som gjør det mulig for fylkene å være en god veieier. De ressursene som er beregnet at bør tilføres i forbindelse med overføring av SAMS må finansieres via nytt inntektssystem. Dette må ikke avkortes som følge av prosesser i Statens vegvesen.
  11. Når FOT-rutene overføres til fylkeskommunene må midlene til å drifte tilbudet overføres fylkeskommunen. For Trøndelag er det viktig at det også gis midler til å drifte Ørland lufthavn som en FOT-flyplass.

#### Behandling

#### **Forslag fremmet av Rakel S Trondal på vegne av SV, Ap, SP, MDG**

##### Tillegg til innstillingen:

- Inntektssystemet generer et samlet rammetilskudd til fylkeskommunene på 34,6 milliarder kroner i 2019. Det nye inntektssystemet endrer ikke størrelsen på dette rammetilskuddet. Fylkestinget vil uttrykke stor bekymring for om det samlede rammetilskuddet til fylkeskommunen er tilstrekkelig for å kunne gi tilfredsstillende tjenester innenfor de ulike sektorene i inntektssystemet.
- Flere oppgaver er aktuelle for overføring til regionnivået, men dette er ikke vurdert som relevant for analysen av inntektssystemet nå. Dette er en svakhet ved det nye inntektssystemet og vil kunne medføre en underfinansiering av disse nye oppgavene for regionnivået hvis det ikke innlemmes i budsjettprosessene på Stortinget fremover.

#### **Forslag fremmet av Pål Sæther Eiden (H)**

##### Tillegg til innstillingen

- Fylkene er den største veieieren. I inntektssystemet må det legges inn midler som gjør det mulig for fylkene å være en god veieier. De ressursene som er beregnet at bør tilføres i forbindelse med overføring av SAMS må finansieres via nytt inntektssystem. Dette må ikke avkortes som følge av prosesser i Statens vegvesen.
- Når FOT-rutene overføres til fylkeskommunene må midlene til å drifte tilbudet overføres fylkeskommunen. For Trøndelag er det

viktig at det også gis midler til å drifte Ørland lufthavn som en FOT-flyplass.

Votering

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| Innstilling                 | Enstemmig vedtatt |
| Forslag fra Pål S Eiden     | Enstemmig vedtatt |
| Forslag fra Rakel S Trondal | Enstemmig vedtatt |

Fylkesutvalgets innstilling:

Trøndelag fylkeskommune vil peke på følgende til forslaget til nytt inntektssystem for fylkeskommunene:

1. Statistiske analyser vil sementere historisk tjenestetilbud. Det er ikke opplagt at det representerer likeverdig tjenestetilbud. Mer normativ tilnærming i kostnadsmodellene bør tilstebes
2. Økte lærlingutgifter de siste årene, jf. sentrale satsinger, må avspeiles i vektingen av kriteriet.
3. I delkostnadsnøkkelen for buss og bane, bør man unngå ikke-sammenslåingsnøytrale kriterier som innbyggere pr. kilometer offentlig veg.
4. Kriteriene for fylkesveg bør fortsatt ha veglengde som grunnlag. Dette avspeiler behovet best, også fordi det kan opprettholde driftsfinansiering av investeringene.
5. I vektingen av investeringer i delkostnadsnøkkelen for veg, bør midlene i tabell C ikke trekkes fra, bl.a. fordi de har dels eget beregningsgrunnlag
6. Når det gjelder avviklingen av dagens tapskompensasjon, bør man velge at dagens kompensasjon inngår i innbyggertilskuddet. Det «nullstiller» alle, slik at overgangsordningen enklere kan baseres seg på et totalbilde.
7. Generelt er det viktig med lang overgangstid for å gi tid til økonomisk tilpasning. I tillegg står vi foran mange fylkessammenslåinger, og implementering av ny vegadministrasjon i alle fylkeskommunene, noe som bidrar til økt økonomisk usikkerhet. Overgangsordningen bør derfor være på 4 år.



---

**Arkivsak-dok.** 201900320-12  
**Saksbehandler** Oddvar D Andersen

| <b>Saksgang</b> | <b>Møtedato</b> | <b>Utvalgssaksnr</b> |
|-----------------|-----------------|----------------------|
| Fylkesutvalget  | 12.02.2019      |                      |
| Fylkesting      | 27.02.2019      |                      |

---

## Høring - nytt inntektssystem for fylkeskommunene

### Fylkesrådmannens innstilling:

Trøndelag fylkeskommune vil peke på følgende til forslaget til nytt inntektssystem for fylkeskommunene:

1. Statistiske analyser vil sementere historisk tjenestetilbud. Det er ikke opplagt at det representerer likeverdig tjenestetilbud. Mer normativ tilnærming i kostnadsmodellene bør tilstebe
2. Økte lærlingutgifter de siste årene, jf. sentrale satsinger, må avspeiles i vektingen av kriteriet.
3. I delkostnadsnøkkelen for buss og bane, bør man unngå ikke-sammenslåingsnøytrale kriterier som innbyggere pr. kilometer offentlig veg.
4. Kriteriene for fylkesveg bør fortsatt ha veglengde som grunnlag. Dette avspeiler behovet best, også fordi det kan opprettholde driftsfinansiering av investeringene.
5. I vektingen av investeringer i delkostnadsnøkkelen for veg, bør midlene i tabell C ikke trekkes fra, bl.a. fordi de har dels eget beregningsgrunnlag
6. Når det gjelder avviklingen av dagens tapskompensasjon, bør man velge at dagens kompensasjon inngår i innbyggertilskuddet. Det «nullstiller» alle, slik at overgangsordningen enklere kan baseres seg på et totalbilde.
7. Generelt er det viktig med lang overgangstid for å gi tid til økonomisk tilpasning. I tillegg står vi foran mange fylkessammenslåinger, og implementering av ny vegadministrasjon i alle fylkeskommunene, noe som bidrar til økt økonomisk usikkerhet. Overgangsordningen bør derfor være på 4 år.

**Vedlegg:**

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunene, høringsnotat
2. Kriterieverdier i nytt inntektssystem (beregninger fra KS)

**Sammendrag**

Nytt inntektssystem er i høy grad en justering av det eksisterende systemet. Viktige elementer er bl.a. nøytralitet for sammenslåinger. Forslaget gir noe negative konsekvenser samlet sett for Trøndelag fylkeskommune, avhengig av alternativer for kriterier, utfasing av nåværende kompensasjon og overgangsordninger.

**Bakgrunn:**

**Historisk riss og noen prinsipper**

Et helhetlig Inntektssystem for fylkeskommunene (og tilsvarende for kommunene) ble etablert fra året 1986, med en forløper i rammetilskudd til helsesektoren fra 1.4.1984.

Inntektssystemet var på mange måter en oppfølging av en omfattende finansiell omlegging i Norge, i siste halvdel av 1970-tallet. Omleggingene den gang hadde også sammenheng med fylkeskommunenes status, med direkte valg i 1975, egen beskatningsrett fra 1977 (til erstatning for repartisjonsskatten som kommunene betalte til fylkeskommunene), finansieringen av folketrygden (kommunene trengte ikke lenger å betale tilskudd til folketrygden) og skatteutjamningen. Skatteutjamningen var den gang, i hovedsak basert på skjønn.

Foruten den forenklingen man fikk, var hensynet til det finansielle ansvarsprinsipp mest tungtveiende. Dette prinsippet går ut på at den som forvalter utgiftssiden, også bør ha det økonomiske ansvaret. Dette prinsippet var omdiskutert på 1950- og 60-tallet.

Forut for dette går historien helt tilbake til 1946, da Skatteutjamningskomiteen ble oppnevnt. Den skulle vurdere fordelingen av offentlige utgifter og skatteinntekter, og eventuelt oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivåene. På grunn av dårlig økonomi i mange kommuner mente komiteen (innstilling i 1956) at det praktiske ansvaret ikke nødvendigvis måtte være hos samme instans som det økonomiske ansvaret. Stat og kommune ble til en viss forstand, ansett som integrerte enheter. En funksjonsfordelingskomite som ble oppnevnt på 1960-tallet, poengterte imidlertid betydningen av et finansielt ansvarsprinsipp. Som det går fram her, danner det et bakteppe for inntektssystemet fra 1986.

Det første inntektssystemet (1986) baserte seg på et generelt tilskudd og for fylkeskommunene på tre sektortilskudd (videregående opplæring, helse og sosial, samferdsel). Med sektorvise rammetilskudd mente man å kunne gi signaler fra statlig hold om prioritering av hovedoppgaver

- ved intern prioritering av rammetilskudd innenfor rammene for de respektive departementer
- mer spesifisert kunnskap om utgiftsforhold, og
- enklere synliggjøring mellom endringer i oppgavefordeling og lokalforvaltningens økonomi.

Inntektssystemet har blitt endret flere ganger. To store utredninger, Rattsutvalget i 1996 og Borgeutvalget i 2005, har ført til endringer. I tillegg har systemet blitt justert for flere oppgaveendringer. De største er sykehusoverføringen til staten i 2002, overføring av barnevernet i 2004 og forvaltningsreformen i 2010. Siste endring var i 2015.

Sektorvise tilskudd ble forlatt fra 1994. Likevel er det slik at utgiftsutjevningen i systemet er bygd opp med delanalyser for enkeltsektorer. Sektorene i inntektssystemet er for tiden

- tannhelse
- videregående opplæring
- buss og bane
- båt og ferje
- fylkesveg.

Innenfor hver sektor utvikler man et sett med kriterier, som vektes sammen til en delkostnadsnøkkel for sektoren. Deretter vektes alt sammen til en samlet kostnadsnøkkel. For å få mening i sammenvektingen, må man regne alle kriteriene om til en verdi pr. innbygger.

## Identifikasjon av utgiftsbehovet

Målsettingen med inntektssystemet er å utligne ufrivillige kostnadsforskjeller, slik at det bli mulig å gi *likeverdige* tjenestetilbud overalt i landet. Utfordringen med det er å finne ut av hva likeverdige tjenestetilbud skal være, dvs. det man kaller en normativ tilnærming. En normativ modell skal kunne etablere kriterier basert på normert tjenestetilbud. Alternativet er en statistisk modell – en modell som bygger på statistiske data for tjenestetilbudet, og legger slik til grunn at historisk tjenestetilbud kan være tilstrekkelig beskrivelse for det et likeverdig tjenestetilbud representerer.

## Faktiske opplysninger:

### Oppbyggingen av inntektssystemet

Betraktet i makro, ser vi at overføringene gjennom inntektssystemet framstår som en integrert del av hele kommuneøkonomien, og dernest av nasjonaløkonomien. Staten har tradisjon for å styre nasjonaløkonomien relativt detaljert, bl.a. for å holde kontroll på prisutvikling, lønnsutvikling, inntektsfordeling, privat og offentlig konsum, m.v.. I denne sammenheng kan vi nevne at kommunesektorens konsum utgjorde 13,9 % av brutto nasjonalprodukt for fastlands-Norge. Kommunesektorens inntekter tilsvarer 18,1 % av samme. Styringen av nasjonaløkonomien har alltid konsekvenser for kommuneøkonomien, og setter rammer for den. Overføringene gjennom inntektssystemet blir slik, sammen med skatteinntektene og øvrige inntekter, tilpasset i et nasjonaløkonomisk bilde.

Inntektssystemet genererer rammetilskudd til fylkeskommunene med 34,6 milliarder kroner i 2019. Trøndelag fylkeskommunes andel er 3 632 millioner kroner. Skatteinntektene er anslått til om lag 34,0 milliarder kroner. I Trøndelag utgjør fylkesskatten 2640 millioner kroner.

Inntektssystemet for fylkeskommunene er bygd opp av flere elementer, illustrert her med vekt på innbyggertilskuddet, og med tall for året 2019:

|                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| Samlet rammetilskudd         | 34 624 mill. kr |
| Fratrukket nordnorgetilskudd | 676 mill. kr    |

# Trøndelag fylkeskommune

Click or tap here to enter text.

|                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| Fratrukket skjønnstilskudd | 382 mill. kr    |
| = Innbyggertilskudd        | 33 566 mill. kr |

Innbyggertilskuddet består av flere delelementer.

1. Først trekker man ut en del som man fordeler særskilt. Denne delen framgår av den såkalte tabell C, og utgjør 3 095 millioner kroner i 2019.
2. Det resterende, som i 2019 utgjør 30 471 millioner kroner, fordeler man i utgangspunktet, med et likt beløp – 5736 kroner - pr. innbygger.
3. Innbyggertilskuddet blir deretter omfordelt gjennom
  - a. Utgiftsutjevningen, basert på kostnadsnøkler
  - b. Korreksjonsordningen for statlige og private skoler, og
  - c. Inntektsutjevningen (skatteutjevningen)

## Forslag til nytt inntektssystem

Nytt inntektssystem fra 2020, har vært varslet lenge. På grunn av at det nåværende systemet ikke er sammenslåingsnøytralt, er det også påkrevet med en gjennomgang.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet la den 7.1.2019, fram et høringsnotat med nytt inntektssystem. Dette forslaget til nytt system, kan vi i høy grad karakterisere som en justering av det eksisterende:

- Departementet har ikke lagt opp til endringer i nordnorgetilskuddet eller skjønnstilskuddet
- I innbyggertilskuddet vurderer man to av beløpene i de særskilt fordelte pengene (tabell C). Det ene gjelder kompensasjonen som vi fikk til Trøndelag fordi nåværende inntektssystem ikke er sammenslåingsnøytralt – 90 millioner kroner (forslag å sette i 0). Det andre er en ny vurdering av kompensasjonen for endringer i inntektssystemet fra 2015. Kompensasjonen utgjør 335 millioner kroner, hvorav Trøndelag får 40 millioner kroner i 2019. (Ett forslag er å sette i 0)
- Inntektsutjevningen beholder man uendret
- Korreksjonsordningen for statlige og private skoler holder man også uendret

Etter dette er det bare utgiftsutjevningen som er gjenstand for vurdering, sammen med de to kompensasjonene for ikke sammenslåingsnøytralt system og for endringer i systemet fra 2015.

Man beholder altså hovedstrukturen i oppbyggingen, samt de fleste kriteriene.

Selv om sektorfokuseringen forsvant med endringen i 1994, er utgiftsutjevningen i systemet likevel bygd opp med delanalyser for enkeltsektorer. Sektorene i inntektssystemet er:

- tannhelse
- videregående opplæring
- buss og bane
- båt og ferje
- fylkesveg

Man anser aktiviteten innenfor disse områdene som tjenester av nasjonal karakter eller med sterke nasjonale føringer. Departementet har så langt ikke vurdert endringer i dette. Det er flere oppgaver som er aktuelle for overføring til regionnivået, men det er ikke

vurdert som relevant for analysen av inntektssystemet nå. Midlene til de nye oppgavene skal man vurdere i forbindelse med de ordinære budsjettprosessene framover, og eventuelt innlemme da.

I tabellen nedenfor er den samlede kostnadsnøkkelen gruppert etter disse sektorene.

## Drøftinger:

### Utgiftsutjevning

For analysen innenfor hver sektor har man et sett med kriterier. Kriteriene skal, sammen med ulik vektning, gi et kostnadsbilde innenfor hver sektor. I hver sektoranalyse summerer vektene opp til 1. Dette gir en delkostnadsnøkkel for sektoren. Deretter vektet alt sammen til en samlet kostnadsnøkkel. For å få mening i sammenvektingen, må man regne alle kriteriene implisitt om til en verdi pr. innbygger.

Kriteriene skal være upåvirkbare av den enkelte fylkeskommune, slik at man kan si at kostnadsnøkkelen avspeiler ufrivillige kostnader ved tjenesteproduksjonen. Beregningene ved hjelp av kostnadsnøkkelen brukes til *omfordeling* mellom fylkeskommunene. Summen av omfordelingene er lik null.

### Generelt om analyseopplegget – normativ vs. statistisk tilnærming m.m.

Som nevnt foran er målsettingen å utjevne økonomiske forskjeller mellom fylkeskommunene, slik at man kan tilby likeverdige tjenester over hele landet. Likevel er det slik at man i liten grad har definert hva likeverdige tjenester er. Isteden bruker man regnskapsdata, som representerer eksisterende tjenestenivå, som grunnlag for å dimensjonere den enkelte fylkeskommunes inntekter. Historisk tjenestetilbud erstatter dermed et normert tjenestetilbud som underlag.

Realiteten er imidlertid at eksisterende tjenestenivå er svært ulikt utover landet. Det er kanskje best synlig innenfor kollektivtrafikken. Når eksisterende tjenestenivå legges til grunn ved å bruke regnskapstall, kan vi hevde at fylkeskommunene ikke settes i stand til å tilby likeverdige tjenester. Isteden sementeres eksisterende, potensielt ikke-likeverdige tjenestenivå.

Departementet har flere ganger blitt oppfordret til å utvikle normative modeller for inntektssystemet. Dette vil være krevende, og så langt ser vi bare noen få spor av slik tenkning (Motivsystemet som grunnlag på vegsiden).

Teoretisk sett skulle man kunne redusere skjønnstilskudd, nordnorgetilskudd m.v., hvis modellen var tilstrekkelig basert på normativ tilnærming.

To andre momenter er verdt å nevne, som bakteppe for intensjonen med inntektssystemet:

- Spredtbygde strøk har mindre markedsbaserte tilbud enn mer sentrale områder i landet. Det innebærer større forventninger til det offentlige tjenestetilbud. Et eksempel er f.eks. tannhelsetjenesten
- Når det offentlige tjenestetilbud er spredt, skyves kostnader over på private. Transport og hybelleie er to av flere stikkord her.

## Analysen for sektorene i inntektssystemet

### Delkostnadsanalyse for tannhelse

Innenfor tannhelse er kriteriene basert på prioriterte grupper som kan ha rett på vederlagsfri tannbehandling. Dette endrer man ikke.

|                                      | Dagens sektor-nøkkel | Ny sektor-nøkkel | Dagens samlede nøkkel | Utgutj i 2018 (1000 kr) | Forslag ny samlet nøkkel | Utgutj med nytt forslag (1000 kr) | Endring (1000 kr) |
|--------------------------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| <b>Tannhelse</b>                     |                      |                  |                       |                         |                          |                                   |                   |
| Innbyggere 1–18 år                   | 0,7812               | 0,7672           | 0,0334                | -1 521                  | 0,0329                   | -1 498                            | 23                |
| Innbyggere 19–20 år                  | 0,0735               | 0,0861           | 0,0031                | 999                     | 0,0037                   | 1 192                             | 193               |
| Psykisk utviklingshemmede over 18 år | 0,1176               | 0,1202           | 0,0012                | 489                     | 0,0011                   | 791                               | 302               |
| Innbyggere 67 år og over             | 0,0277               | 0,0265           | 0,0050                | 863                     | 0,0052                   | 508                               | -354              |
| <b>Sum</b>                           | <b>1,0000</b>        | <b>1,0000</b>    | <b>0,0427</b>         | <b>830</b>              | <b>0,0429</b>            | <b>993</b>                        | <b>164</b>        |

Figur 1 Tabellen viser først intern kostnadsnøkkel for sektoren, deretter nøkkelen slik den blir i samlet kostnadsnøkkel, samt økonomiske utslag av dagens nøkkel og foreslått nøkkel

I departementets forslag beholder man de samme kriteriene, men departementet oppdaterer vektingen. Oppdateringen, basert på statistiske analyser, gir noe forskyving fra innbyggere 1-18 år og psykisk utviklingshemmede over 18 år, til innbyggere 19-20 år og innbyggere over 67 år. Som før finner man ikke relevante sammenhenger til bosettingsmønster, når man analyserer historiske regnskapstall. Analysemetoden – jf. det som er sagt foran om å bruke historisk ressursbruk som grunnlag – kan skjule spredtbygdhetsutfordringene. I tillegg kan vi hevde at kostnadene f.eks. ved lang avstand til tjenestetilbudet, i stor grad belastes den enkelte klient.

Isolert sett vil oppdatering av kostnadsnøkkel gi 164 000 kr mer pr. år til Trøndelag fylkeskommune.

### Delkostnadsanalyse for videregående opplæring

Innenfor videregående opplæring som samlet sett har størst vekt i utgiftsutjevningen, 55 %, har vi i dag tre kriterier.

|                                          | Dagens sektor-nøkkel | Ny sektor-nøkkel | Dagens samlede nøkkel | Utgutj i 2018 (1000 kr) | Forslag ny samlet nøkkel | Utgutj med nytt forslag (1000 kr) | Endring (1000 kr) |
|------------------------------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| <b>Videregående opplæring</b>            |                      |                  |                       |                         |                          |                                   |                   |
| Innbyggere 16–18 år                      | 0,7959               | 0,7611           | 0,4376                | 5 177                   | 0,4202                   | 4 971                             | -206              |
| Søkere til høykostnads utdanningsprogram | 0,1817               | 0,1769           | 0,0999                | 42 629                  | 0,0976                   | 41 648                            | -981              |
| Reiseavstand innen soner av 11 000 innb. | 0,0224               |                  | 0,0123                | -921                    |                          |                                   | 921               |
| Reiseavstand for å nå 11 000 innb.       |                      | 0,0328           |                       |                         | 0,0181                   | 25 358                            | 25 358            |
| Søkere til læreplass                     |                      | 0,0292           |                       |                         | 0,0161                   | 14 388                            | 14 388            |
| <b>Sum</b>                               | <b>1,0000</b>        | <b>1,0000</b>    | <b>0,5498</b>         | <b>46 884</b>           | <b>0,5520</b>            | <b>86 364</b>                     | <b>39 480</b>     |

Figur 2 Tabellen viser først intern kostnadsnøkkel for sektoren, deretter nøkkelen slik den blir i samlet kostnadsnøkkel, samt økonomiske utslag av dagens nøkkel og foreslått nøkkel

Reiseavstandskriteriet skal kompensere for at det er dyrere å drive videregående skole i spredtbygde strøk (strukturelle forhold). Reiseavstandskriteriet, slik det er utformet i dag, er imidlertid ikke sammenslåingsnøytralt. Dette (pluss et kriterium under Buss og bane) får Trøndelag fylkeskommune nå ekstra kompensasjon for, for å utligne den økonomiske effekten av fylkessammenslåingen.

Departementet har nå utformet et nytt reiseavstandskriterium, bygd opp etter samme logikk. Det er basert på samme prinsipp som strukturkriteriet i kommunenes inntektssystem. Det nye kriteriet måler innbyggernes gjennomsnittlige reiseavstand for å nå

# Trøndelag fylkeskommune

Click or tap here to enter text.

11000 innbyggere. 11000 innbyggere er det gjennomsnittlige antall innbyggere pr. videregående skole i landet. Teknisk sett bruker man innbyggere i hver grunnkrets som statistisk beregningsgrunnlag.

Det nye reiseavstandskriteriet er tilnærmet sammenslåingsnøytralt. Det gir Trøndelag fylkeskommune vel 25 millioner kroner, isolert sett. Dette synes rimelig, sammenholdt med det beregnete tapet som fylkessammenslåingen ga.

Departementet foreslår nå et nytt kriterium i delkostnadsnøkkelen for videregående opplæring. Det er antall søkere til læreplass. Det er statistisk sammenheng mellom utgiftene til videregående opplæring og antall søkere til læreplass. I Trøndelag har vi forholdsvis mange læringer. Vi har også flere ganger påpekt at statlige satsinger på læringer har virket underfinansierte.

Når det gjelder selve vektingen, henviser departementet bare til statistiske analyser, uten å dokumentere beregningene nærmere. Det som imidlertid er klart, er at lærerutgiftene har økt mer enn gjennomsnittet for øvrig, i tiden etter de regnskapstallene departementet har brukt. Dette bør avspeiles i vektingen.

Omfordelingen i dagens system er 46,9 millioner kroner til Trøndelag fylkeskommune. Beregningene viser at med departementets forslag vil omfordelingen øke til 86,4 millioner kroner – en økning på 39,5 millioner kroner.

## Delkostnadsanalyse for buss og bane

|                                                | Dagens sektor-nøkkel | Ny sektor-nøkkel | Dagens samlede nøkkel | Utgitt i 2018 (1000 kr) | Forslag ny samlet nøkkel | Utgitt med nytt forslag (1000 kr) | Endring (1000 kr) |
|------------------------------------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| <b>Buss og bane</b>                            |                      |                  |                       |                         |                          |                                   |                   |
| Innbyggere per km offentlig vei (ut over 17    | 0,2936               |                  | 0,0501                | -178 215                |                          |                                   | 178 215           |
| Innbyggere 6–34 år (ut over 32 pst.)           | 0,3819               |                  | 0,0652                | 62 100                  |                          |                                   | -62 100           |
| Innbyggere bosatt spredt (ut over 0,002)       | 0,3245               |                  | 0,0554                | 107 841                 |                          |                                   | -107 841          |
| Innbyggere bosatt spredt                       |                      | 0,1256           |                       |                         | 0,0215                   | 41 395                            | 41 395            |
| Sysselsatte etter arbeidssted (ut over 29 pst) |                      | 0,8744           |                       |                         | 0,1500                   | 21 405                            | 21 405            |
| <b>Sum</b>                                     | <b>1,0000</b>        | <b>1,0000</b>    | <b>0,1707</b>         | <b>-8 275</b>           | <b>0,1715</b>            | <b>62 800</b>                     | <b>71 075</b>     |

Figur 3 Tabellen viser først intern kostnadsnøkkel for sektoren, deretter nøkkelen slik den blir i samlet kostnadsnøkkel, samt økonomiske utslag av dagens nøkkel og foreslått nøkkel

Kriteriet Innbyggere pr. kilometer offentlig veg, utover 17, er ikke sammenslåingsnøytral. I dag får Trøndelag fylkeskommune derfor en ekstra kompensasjon (66 millioner kroner) for dette, for å nøytralisere den økonomiske virkningen av sammenslåingen.

Departementet har vurdert flere kriterier, og ender opp med et forslag med to kriterier, med et alternativ med tre kriterier. De alternative kriteriene vises i tabellen under.

|                                                | Dagens sektor-nøkkel | Ny sektor-nøkkel | Utgutj i 2018 (1000 kr) | Alternativ samlet nøkkel | Utgutj med alternativ nøkkel | Endring alternativ i forh. til dep. forslag (1000) |
|------------------------------------------------|----------------------|------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Buss og bane</b>                            |                      |                  |                         |                          |                              |                                                    |
| Innbyggere per km offentlig vei (ut over 17)   | 0,2936               |                  | -178 215                |                          |                              | 178 215                                            |
| Innbyggere 6–34 år (ut over 32 pst.)           | 0,3819               |                  | 62 100                  |                          |                              | -62 100                                            |
| Innbyggere bosatt spredt (ut over 0,002)       | 0,3245               |                  | 107 841                 |                          |                              | -107 841                                           |
| Innbyggere bosatt spredt                       |                      | 0,1256           |                         | 0,0381                   | 73 356                       | 73 356                                             |
| Sysselsatte etter arbeidssted (ut over 29 pst) |                      | 0,8744           |                         |                          |                              | 0                                                  |
| Innbyggere per km offentlig vei                |                      |                  |                         | 0,0317                   | -98 550                      | -98 550                                            |
| Innbyggere 20–34 år (ut over 10,5 pst.)        |                      |                  |                         | 0,1017                   | 56 706                       | 56 706                                             |
| <b>Sum</b>                                     | <b>1,0000</b>        | <b>1,0000</b>    | <b>-8 275</b>           | <b>0,1715</b>            | <b>31 512</b>                | <b>39 787</b>                                      |

Figur 4 Alternativ forslag. Tabellen viser først intern kostnadsnøkkel for sektoren, forslaget til ny nøkkel (jf. figur 3), alternativ sektornøkkel med økonomiske utslag i forhold til foreslått nøkkel

Departementets forslag synes riktig (jf. figur 3), så fremt «sysselsatte etter arbeidssted» er en nøkkel som på en god måte ivaretar forskjeller mellom fylkene, når det gjelder by-utfordringene innenfor kollektiv drift. Vi etterlyser imidlertid bedre forklaringer og større innsikt i sammenhengene mellom dette kriteriet og utfordringene i tett befolkede strøk, enn hva høringsskrivet har klart å formidle.

Begge kriteriene vil slå gunstig ut for Trøndelag da fylket både har en relativ høy andel «innbyggere bosatt spredt» og ligger relativt høyt når det gjelder «sysselsatte etter arbeidsted». Dette skal erstatte et kriterium som ikke er sammenslåingsnøytralt, og som påførte Trøndelag et betydelig tap på grunn av sammenslåingen. Slik sett synes forslaget å treffe ganske godt.

#### *Innbyggere bosatt spredt.*

Større andel boende spredt gir et høyere måltall. Kriteriet brukes også i dagen nøkkel for buss/bane, sammen med innbyggere pr. km offentlig vei (ut over 17). Kriteriets innhold er noe forandret fra dagens bruk av kriteriet (slår marginalt negativt ut for trøndelag). Forslaget innebærer derimot at kriteriet «innbyggere bosatt spredt» vil bli vektlagt betydelig mindre enn i dag (fra vekt 0,3245 til 0,1256). Det må imidlertid også ses i sammenheng med andre kriterier.

Trøndelag er et fylke med relativt høy andel av befolkning som bor spredt (bare under Innlandet, Nordland, Møre og Romsdal og Troms/Finnmark). Spredt befolkning er en kostnadsdriver innenfor buss/bane spesielt i forhold til skoleskyss.

#### *Sysselsatte etter arbeidssted*

Kriteriet tar utgangspunkt i hvor stor andel sysselsatte i gruppen 15-74 år utgjør av den totale befolkningen i regionen. Er andelen høyere enn 29 prosent (satt lik laveste region) øker omfordelingen.

Det er etter gjennomlesning av høringsskrivet vanskelig å forstå alle sammenhenger, effekter og konsekvenser av dette kriteriet. Vi ser likevel at kriteriet gir positivt utslag for Trøndelag som region. Jamfør også det som er sagt foran om at kriteriene her skal erstatte et ikke-sammenslåingsnøytralt nøkkelsett.

#### *Alternative kriterier*

Departementet foreslår en alternativ modell, jf. figur 4, der «sysselsatte etter arbeidssted» erstattes med kriteriene innbygger pr km offentlig vei og innbyggere i aldersgruppen 20-34 år.

Vektingen av «innbyggere bosatt spredt» økes her fra 0,1256 til 0,2222. Denne er rimelig lik dagens modell. Det konstateres derimot at modellen gir betydelig mindre effekt for Trøndelag fylke enn den foreslåtte modellen.

Det alternative kriteriet innbyggere pr. kilometer offentlig veg, er imidlertid ikke helt sammenslåingsnøytralt, og vil prinsipielt være vanskelig å anbefale. Kriteriet vil omfordele penger fra fylkeskommuner som slår seg sammen til de som ikke gjør det.

## Delkostnadsanalyse for båt og ferje

|                                           | Dagens sektor-nøkkel | Ny sektor-nøkkel | Dagens samlede nøkkel | Utgutj i 2018 (1000 kr) | Forslag ny samlet nøkkel | Utgutj med nytt forslag (1000 kr) | Endring (1000 kr) |
|-------------------------------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| <b>Båt og ferje</b>                       |                      |                  |                       |                         |                          |                                   |                   |
| Normerte kostnader for ferje              | 0,6140               | 0,6214           | 0,0386                | -43 590                 | 0,0393                   | -23 451                           | 20 140            |
| Antall skolereiser med ferje              | 0,0178               | 0,0105           | 0,0011                | -3 295                  | 0,0007                   | -2 097                            | 1 198             |
| Antall skolereiser med båt                | 0,0188               | 0,0131           | 0,0012                | -5 474                  | 0,0008                   | -3 650                            | 1 825             |
| Antall reiser (passasjerer) med båt i alt | 0,0188               | 0,0131           | 0,0012                | -657                    | 0,0008                   | -438                              | 219               |
| Kystlinje i alt                           | 0,3306               | 0,3419           | 0,0208                | 81 454                  | 0,0216                   | 84 587                            | 3 133             |
| <b>Sum</b>                                | <b>1,0000</b>        | <b>1,0000</b>    | <b>0,0629</b>         | <b>28 437</b>           | <b>0,0632</b>            | <b>54 952</b>                     | <b>26 515</b>     |

Figur 5 Tabellen viser først intern kostnadsnøkkel for sektoren, deretter nøkkelen slik den blir i samlet kostnadsnøkkel, samt økonomiske utslag av dagens nøkkel og foreslått nøkkel

Departementet ga Vegdirektoratet i oppdrag å oppdatere fergestandarden i 2017, som følge av tilbagemeldinger fra fylkeskommunene om at fergestandarden fra NTP 2010-2019 var utdatert. Ny fergestandard ble utarbeidet av ei arbeidsgruppe i Vegdirektoratet med deltakelse av fylkeskommunene med fergedrift. Den nye fergestandarden er lagt til grunn for denne utregningen av fergekriteriet i inntektssystemet for fylkeskommunene. En forutsetning for kriteriet er at beregningene tar utgangspunkt i en felles standard for fergetilbudet som f.eks. antall avganger, sambandslengde og åpningstid.

Dagens delkostnadsnøkkel for båt og ferje ble innført i 2018. Fergedelen er basert på en kostnadsmodell fra Møreforskning. Det er ikke lagt opp til noen større gjennomgang av båt- og ferjenøkkelen i denne høringen. Departementet ønsker i midlertid å få en ekstern vurdering av mulighetene for å etablere mer treffsikre kriterier for båtsektoren og ønsker nå kun en oppdatering av vektene basert på nyere tall. Kriteriene for skolereiser og båt-reiser i alt vektet noe ned, mens kystlinje og normerte fergekostnader vektet noe opp. I tillegg til endringene i selve nøkkelen, foreslår departementet også en del metodiske endringer i beregningene av de normerte fergekostandene. Det aksepterte fylkeskommunene i høringen i 2018.

Endringen delkostnadsnøkkelen ser ut til å slå positivt ut for Trøndelag med ei lang kystlinje.

## Delkostnadsanalyse for fylkesveg

|                            | Dagens sektor-nøkkel | Ny sektor-nøkkel | Dagens samlede nøkkel | Utgutj i 2018 (1000 kr) | Forslag ny samlet nøkkel | Utgutj med nytt forslag (1000 kr) | Endring (1000 kr) |
|----------------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| <b>Fylkesveg</b>           |                      |                  |                       |                         |                          |                                   |                   |
| Fylkesfaktor veier (MOTIV) | 0,7746               | 0,8035           | 0,1347                | 239 137                 | 0,1369                   | 243 043                           | 3 906             |
| Innbyggertall              | 0,1127               | 0,1965           | 0,0196                | 0                       | 0,0335                   | 0                                 | 0                 |
| Veilengde                  | 0,1127               |                  | 0,0196                | 51 904                  |                          |                                   | -51 904           |
| <b>Sum</b>                 | <b>1,0000</b>        | <b>1,0000</b>    | <b>0,1739</b>         | <b>291 041</b>          | <b>0,1704</b>            | <b>243 043</b>                    | <b>-47 998</b>    |

Figur 6 Tabellen viser først intern kostnadsnøkkel for sektoren, deretter nøkkelen slik den blir i samlet kostnadsnøkkel, samt økonomiske utslag av dagens nøkkel og foreslått nøkkel

# Trøndelag fylkeskommune

Click or tap here to enter text.

Alternativt forslag:

|                            | Dagens sektor-nøkkel | Ny sektor-nøkkel | Dagens samlede nøkkel | Utgitt i 2018 (1000 kr) | Alternativ samlet nøkkel | Utgitt med alternativ nøkkel | Endring alternativ (1000 kr) |
|----------------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>Fylkesveg</b>           |                      |                  |                       |                         |                          |                              |                              |
| Fylkesfaktor veier (MOTIV) | 0,7746               | 0,8035           | 0,1347                | 239 137                 | 0,1503                   | 266 832                      | 27 695                       |
| Innbyggertall              | 0,1127               | 0,1965           | 0,0196                | 0                       | 0,0201                   | 0                            | 0                            |
| Veilengde                  | 0,1127               |                  | 0,0196                | 51 904                  |                          |                              | -51 904                      |
| <b>Sum</b>                 | <b>1,0000</b>        | <b>1,0000</b>    | <b>0,1739</b>         | <b>291 041</b>          | <b>0,1704</b>            | <b>266 832</b>               | <b>-24 209</b>               |

*Figur 7 Alternativ forslag. Tabellen viser først intern kostnadsnøkkel for sektoren, forslaget til ny nøkkel (jf. figur 3), alternativ sektornøkkel med økonomiske utslag i forhold til foreslått nøkkel*

## Drift og vedlikehold

Motiv-beregningene som nå og i foreslått nøkkel skal ha hovedtyngden, er et godt og anerkjent utgangspunkt for å angi variasjoner mellom fylkeskommunene. Det er et kriterium som har et normativt tilsnitt, i og med at det bygger på et standardisert vedlikehold for vei.

Motivberegningene tar ikke hensyn til at veier kan ha ulik vedlikeholdsstandard. Det tar derfor ikke høyde for f.eks. å ta igjen vedlikeholdsetterslep.

## Investeringer i kostnadsnøkkelen

Ved forvaltningsreformen i 2010, når «øvrige riksveger» ble overført og ble nye fylkesveger, fulgte det med et statlig investeringsnivå. Det gikk inn i driftsinntektene hos fylkeskommunene.

De to kriteriene innbyggertall og veilengde i dagens kostnadsnøkkel, skal avspeile en rimelig fordeling av disse midlene.

Teoretisk sett kan man betrakte disse pengene som en mulighet for fylkeskommunene, til å overføre penger fra drift til investeringer på fylkesveg. Det har da også blitt gjort, avhengig av den økonomiske situasjonen for øvrig. Med det som begrunnelse, er det riktig å beholde en faktor for veiinvesteringer i utgiftsutjevningen.

Historisk sett har såkalt reinvestering vært en del av kostnadsnøkkelen på dette området, helt fra starten. Dette har bl.a. bakgrunn i at det ofte kan være vanskelig å trekke et klart skille mellom vedlikehold og investeringer (opprusting). Også det taler for å beholde veginvesteringer som element i kostnadsnøkkelen.

## Om kriterier for investering og ny delkostnadsnøkkel

Departementets forslår (hovedalternativet) ikke lengre å ha veglengde som kriterium, men med økt vektning av innbyggertall og litt mer vektning av Motiv/fylkesveifaktor. Det vil favorisere tettbefolkete fylker (spesielt Oslo).

Departementets alternative forslag til nøkkel for fylkesveg, der investering fordeles med 70 % vekt på kriteriet Motiv/fylkesveifaktor og 30 % vekt på kriteriet innbyggertall vurderer vi som langt mer balansert og rimelig, samtidig som mer i tråd med eksisterende system og ønsket mål.

## Vektingen av investeringene i kostnadsnøkkelen

Vektingen av investeringene i kostnadsnøkkelen har hittil tatt utgangspunkt i det nivået som lå til grunn ved overføringen til fylkeskommunene i 2010. Departementet foreslår nå å justere denne vektingen med basis i faktiske utgiftstall de seneste tre år, med noen justeringsfaktorer (rentekompensasjon, bompenger m.v.). Utgangspunktet synes riktig. Økt samlet satsning innenfor veginvesteringer, vil da etterhvert avspeiles i sektorvektingen.

Imidlertid kan det være urimelig, at faktiske utgiftstall for veginvestering reduseres med vegmidlene som fordeles gjennom tabell C (opprusting og fornying av fylkesveinettet og

# Trøndelag fylkeskommune

Click or tap here to enter text.

tunnelsikkerhet). Disse midler er ikke tidligere trukket fra beregningsgrunnlaget for sektorvekten av investering på fylkesveg. Vegmidlene som fordeles gjennom tabell C er for den vesentligste del knyttet ekstraordinær fornying grunnet stort etterslep på fylkesveg. Dette fulgte med ved overtakelse av øvrige riksveger i 2010. Vedlikeholdsetterslep er som nevnt ikke en del av Motiv-beregningene. Dette er penger som har sitt eget utgangspunkt for fordelingen, og bidrar til å synliggjøre behovet på fylkesveg. De bør således fortsatt inkluderes i sektorvektingen.

## Samlet oversikt

Høringsforslaget fra KMD inneholder et anbefalt forslag til utgiftsutjevning fra departementet, samt noen alternativ til nye kostnadsnøkler. I tabellen er det anbefalte forslaget fra KMD vist under gule overskrifter, mens alternativene er vist under rosa overskrifter. Virkninger for oss av forslagene, i forhold til faktisk utgiftsutjevning i 2018 framgår av denne samletabellen:

| Trøndelag fylkeskommune                         |                      |                         |                       |                                   |                   |                   |                              |                              |
|-------------------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|------------------------------|
| Utgiftsutjevning i nytt inntektssystem fra 2020 |                      |                         |                       |                                   |                   |                   |                              |                              |
|                                                 | Dagens nøkkel (2018) | Utgutj i 2018 (1000 kr) | Forslag til ny nøkkel | Utgutj med nytt forslag (1000 kr) | Endring (1000 kr) | Alternativ nøkkel | Utgutj med alternativ nøkkel | Endring alternativ (1000 kr) |
| <b>Tannhelse</b>                                |                      |                         |                       |                                   |                   |                   |                              |                              |
| Innbyggere 1–18 år                              | 0,0334               | -1 521                  | 0,0329                | -1 498                            | 23                |                   |                              |                              |
| Innbyggere 19–20 år                             | 0,0031               | 999                     | 0,0037                | 1 192                             | 193               |                   |                              |                              |
| Psykisk utviklingshemmede over 18 år            | 0,0012               | 489                     | 0,0011                | 791                               | 302               |                   |                              |                              |
| Innbyggere 67 år og over                        | 0,0050               | 863                     | 0,0052                | 508                               | -354              |                   |                              |                              |
| <b>Sum</b>                                      | <b>0,0427</b>        | <b>830</b>              | <b>0,0429</b>         | <b>993</b>                        | <b>164</b>        |                   |                              |                              |
| <b>Videregående opplæring</b>                   |                      |                         |                       |                                   |                   |                   |                              |                              |
| Innbyggere 16–18 år                             | 0,4376               | 5 177                   | 0,4202                | 4 971                             | -206              |                   |                              |                              |
| Søkere til høykostnads utdanningsprogrammer     | 0,0999               | 42 629                  | 0,0976                | 41 648                            | -981              |                   |                              |                              |
| Reiseavstand innen soner av 11 000 innb.        | 0,0123               | -921                    |                       |                                   | 921               |                   |                              |                              |
| Reiseavstand for å nå 11 000 innb.              |                      |                         | 0,0181                | 25 358                            | 25 358            |                   |                              |                              |
| Søkere til læreplass                            |                      |                         | 0,0161                | 14 388                            | 14 388            |                   |                              |                              |
| <b>Sum</b>                                      | <b>0,5498</b>        | <b>46 884</b>           | <b>0,5520</b>         | <b>86 364</b>                     | <b>39 480</b>     |                   |                              |                              |
| <b>Buss og bane</b>                             |                      |                         |                       |                                   |                   |                   |                              |                              |
| Innbyggere per km offentlig vei (ut over 17)    | 0,0501               | -178 215                |                       |                                   | 178 215           |                   |                              | 178 215                      |
| Innbyggere 6–34 år (ut over 32 pst.)            | 0,0652               | 62 100                  |                       |                                   | -62 100           |                   |                              | -62 100                      |
| Innbyggere bosatt spredt (ut over 0,002)        | 0,0554               | 107 841                 |                       |                                   | -107 841          |                   |                              | -107 841                     |
| Innbyggere bosatt spredt                        |                      |                         | 0,0215                | 41 395                            | 41 395            | 0,0381            | 73 356                       | 73 356                       |
| Sysselsatte etter arbeidssted (ut over 29 pst)  |                      |                         | 0,1500                | 21 405                            | 21 405            |                   |                              | 0                            |
| Innbyggere per km offentlig vei                 |                      |                         |                       |                                   | 0                 | 0,0317            | -98 550                      | -98 550                      |
| Innbyggere 20–34 år (ut over 10,5 pst.)         |                      |                         |                       |                                   | 0                 | 0,1017            | 56 706                       | 56 706                       |
| <b>Sum</b>                                      | <b>0,1707</b>        | <b>-8 275</b>           | <b>0,1715</b>         | <b>62 800</b>                     | <b>71 075</b>     | <b>0,1715</b>     | <b>31 512</b>                | <b>39 787</b>                |
| <b>Båt og ferje</b>                             |                      |                         |                       |                                   |                   |                   |                              |                              |
| Normerte kostnader for ferje                    | 0,0386               | -43 590                 | 0,0393                | -23 451                           | 20 140            |                   |                              |                              |
| Antall skolereiser med ferje                    | 0,0011               | -3 295                  | 0,0007                | -2 097                            | 1 198             |                   |                              |                              |
| Antall skolereiser med båt                      | 0,0012               | -5 474                  | 0,0008                | -3 650                            | 1 825             |                   |                              |                              |
| Antall reiser (passasjerer) med båt i alt       | 0,0012               | -657                    | 0,0008                | -438                              | 219               |                   |                              |                              |
| Kystlinje i alt                                 | 0,0208               | 81 454                  | 0,0216                | 84 587                            | 3 133             |                   |                              |                              |
| <b>Sum</b>                                      | <b>0,0629</b>        | <b>28 437</b>           | <b>0,0632</b>         | <b>54 952</b>                     | <b>26 515</b>     |                   |                              |                              |
| <b>Fylkesveg</b>                                |                      |                         |                       |                                   |                   |                   |                              |                              |
| Fylkesfaktor veier (MOTIV)                      | 0,1347               | 239 137                 | 0,1369                | 243 043                           | 3 906             | 0,1503            | 266 832                      | 27 695                       |
| Innbyggertall                                   | 0,0196               | 0                       | 0,0335                | 0                                 | 0                 | 0,0201            | 0                            | 0                            |
| Veilengde                                       | 0,0196               | 51 904                  |                       |                                   | -51 904           |                   |                              | -51 904                      |
| <b>Sum</b>                                      | <b>0,1739</b>        | <b>291 041</b>          | <b>0,1704</b>         | <b>243 043</b>                    | <b>-47 998</b>    | <b>0,1704</b>     | <b>266 832</b>               | <b>-24 209</b>               |
| <b>Sum sektorer</b>                             | <b>1,0000</b>        | <b>358 917</b>          | <b>1,0000</b>         | <b>448 152</b>                    | <b>89 235</b>     | <b>1,0000</b>     | <b>440 653</b>               | <b>81 736</b>                |

Utgiftsutjevningen går i pluss med 89,2 millioner kroner i ovenstående tabell (med 91 millioner kroner i KS sine regneark). KMD har lagt vekt på å lage det nye inntektssystemet mest mulig sammenslåingsnøytralt. I 2018 fikk Trøndelag en særskilt kompensasjon på

87,9 millioner kroner fordi vi tapte på sammenslåingen av fylkene. I forslag til nytt inntektssystem faller denne kompensasjonen bort. Modellen bør derfor utligne dette.

Departementets beregning i høringsnotatet viser at Trøndelag kommer ut med 5,4 millioner i pluss med departementets anbefalte forslag, etter at denne kompensasjonen er hensyntatt. Det alternative forslaget på fylkesveg, gir ytterligere samlet økning.

I departementets hovedalternativ, kommer vi i pluss på alle sektorer i forhold til 2018, med unntak av fylkesveg. Vi taper 51,9 millioner kroner på forslaget om å ta ut veilengde fra fylkesveger.

For buss og bane taper vi 25,7 millioner i det alternative forslaget, i forhold til hovedalternativet.

## Ny tapskompensasjon

Nord-Trøndelag fylkeskommune fikk 40,7 millioner kroner i kompensasjon for tap som oppsto etter endringer i inntektssystemet i 2015. Trøndelag fylkeskommune har fått beholde disse midlene i 2018 og 2019.

I forslaget til nytt inntektssystem fra 2020 foreslår departementet at dagens tapskompensasjon, helt eller delvis blir omfordelt. Dette omfatter 335 millioner kroner for alle fylkeskommuner. Dette beløpet har vært holdt på konstant nivå, og har ikke hatt noen gradvis nedtrapping. Det er derfor behov for å vurdere omfordeling av disse pengene.

Departementet foreslår tre ulike modeller for omfordeling, som vil gi slike virkninger for Trøndelag:

| (1000 kr) | Trøndelag - Ny<br>tapskompensasjon | Trøndelag -<br>Fordelingsvirkning |
|-----------|------------------------------------|-----------------------------------|
| Modell 1  | 11 662                             | -23 714                           |
| Modell 2  | 15 324                             | -20 052                           |
| Modell 3  | 28 939                             | -6 437                            |

I alle modeller tar KMD utgangspunkt i at Trøndelag vinner 5,4 millioner på KMD sitt anbefalte forslag til utgiftsutjevning. Samlet tap blir  $40,753 - 5,377 = 35,376$  millioner kroner.

I *modell 1* blir 200 millioner kroner brukt til å dekke tap på mer enn 95 kroner per innbygger (inkl. 10 mill. kr. til tap over 300 kr per innbygger). Resten, 135 millioner kroner, går inn i innbyggertilskuddet og fordeles med et likt beløp per innbygger for alle fylkeskommuner.

Trøndelag fylkeskommune kommer ikke i posisjon til å få noe av tapskompensasjon, men får 11,7 millioner kroner av det som legges inn i innbyggertilskuddet.

I *modell 2* blir 335 millioner kroner brukt i en ny kompensasjon for de som taper mer enn en grense som KMD fastsetter, i regneeksemplet 44 kroner pr. innbygger.

Trøndelag får i denne modellen en kompensasjon på 15,3 millioner kroner

I *modell 3* blir 335 millioner lagt inn i innbyggertilskuddet, og fordelt på alle fylkeskommuner med et likt beløp per innbygger. Trøndelag får da 28,9 millioner kroner.

Dette vil vær mest likt tidligere omstillinger, der beløpene i løpet av overgangsperioden etter hvert har gått ut i null.

# Trøndelag fylkeskommune

## Click or tap here to enter text.

Det går fram av tabellen at Trøndelag kommer mest gunstig ut med modell 3.

### Overgangsordning

KMD legger fram to alternativ til en overgangsordning for å fase inn endringene. I det ene alternativet blir endringene faset inn over to år, og i det andre alternativet fases endringer inn over fire år.

Hvis modell 1 for tapskompensasjon blir iverksatt, får vi en reduksjon på 23,714 millioner kroner, enten fordelt over 2 år med 11,857 millioner per år, eller fordelt over 4 år med 5,928 millioner kroner per år.

Hvis modell 2 for tapskompensasjon blir iverksatt, får vi en reduksjon på 20,052 millioner, enten fordelt over 2 år med 10,026 millioner kroner per år, eller fordelt over 4 år med 5,013 millioner per år.

Modell 3 gir en reduksjon på 6,437 millioner, enten fordelt over 2 år med 3,219 millioner, eller fordelt over 4 år med 1,609 millioner per år.

Generelt er det ønskelig med lang overgangstid for å gi fylkeskommuner som taper på omleggingen tid til tilpasning til et lavere inntektsnivå. Mange fylkeskommuner opplever en strammere økonomi nå som følge av nullvekst i de frie inntektene. I tillegg kommer økt økonomisk usikkerhet knyttet til sammenslåing av fylkeskommuner og finansiering av nye oppgaver. Det siste gjelder særlig i tilknytning til etablering av ny vegadministrasjon i alle fylkeskommunene. Vår holdning er derfor at overgangsperioden bør være 4 år for å sikre tilstrekkelig tid til tilpasning og omstilling.

### Fylkesrådmannens konklusjon:

Statistiske analyser vil sementere historisk tjenestetilbud. Det er ikke opplagt at det representerer likeverdig tjenestetilbud. Mer normativ tilnærming i kostnadsmodellene bør tilstebes

Økte lærlingutgifter de siste årene, jf. sentrale satsinger, må avspeiles i vektingen av kriteriet.

I delkostnadsnøkkelen for buss og bane, bør man unngå ikke-sammenslåingsnøytrale kriterier som innbyggere pr. kilometer offentlig veg.

Kriteriene for fylkesveg bør fortsatt ha veglengde som grunnlag. Dette avspeiler behovet best, også fordi det kan opprettholde driftsfinansiering av investeringene.

I vektingen av investeringer i delkostnadsnøkkelen for veg, bør midlene i tabell C ikke trekkes fra, bl.a. fordi de har dels eget beregningsgrunnlag

Når det gjelder avviklingen av dagens tapskompensasjon, bør man velge at dagens kompensasjon inngår i innbyggertilskuddet (modell 3). Det «nullstiller» alle, slik at overgangsordningen enklere kan baseres seg på et totalbilde.

Generelt er det viktig med lang overgangstid for å gi tid til økonomisk tilpasning. I tillegg står vi foran mange fylkessammenslåinger, og implementering av ny vegadministrasjon i alle fylkeskommunene som bidrar til økt økonomisk usikkerhet. Overgangsordningen bør derfor være på 4 år.