



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

## saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
26.11.2018	127170/2018	Hilde Johanne Svendsen

Saksnr

Utval  
Samferdselsutvalet

Møtedato  
05.12.2018

## Konsekvensar av Autopass-regulativ på ferjesamband

### Bakgrunn

Vi viser til vedtak i samferdselsutvalet 12. november 2018 i sak SA-68/18.

I sak SA-59/15 og U-143/15 vart det gjort slikt vedtak:

«Møre og Romsdal fylkeskommune er positiv til innføring av AutoPASS ferjekort frå 1. januar 2017. Modellen med «Nasjonalt ferjekortsamarbeid» må vidareførast i dette konseptet.

Møre og Romsdal fylkeskommune er positiv til innføring av AutoPASS brikke i dei sambanda der dette kan forsvarast økonomisk. Innføring vil som hovudregel skje når ferjesambanda startar opp i nye kontraktar frå 2019 av.

Før neste anbudsutlysing innan ferjedrifta skal økonomiske, praktiske og administrative konsekvensar ved AutoPASS brikkeløysing vere vurdert.

Økonomiske konsekvensar for brukarane må også utgreiast.»

I sak SA-27/16 «Kravspesifikasjon ferjeandod Sykkylven - Magerholm og Hareid – Sulesund» var følgjande omtalt om autopass:

«Takst/autopass

I sak SA 59/2015 vart Samferdselsutvalet orientert om AutoPASS som betalingssystem. Det vart vedteke at AutoPASS ferjekort kan innførast frå 01.01.2017. Vidare vart innføring av AutoPASS knytt opp mot dei nye ferjekontraktane som startar opp frå 2019.

Autopassteknologien, slik den er i dag, legg til grunn at med det nye Autopass-ferjekortet må ein bruke Riksregulativet for ferjetakster på same måte som i dagens billetteringsløysing. Det er først når Autopassbrikke takast i bruk ein kan innføre Autopass-regulativet.

Fylkesrådmannen vil rå til at ein i anbuds konkurransen startar med Autopass ferjekort, og at ein i løpet av kontraktperioden vil innføre Autopassbrikke. Takstregulativet vil da følgje dei tekniske moglegheitene.

Det er da ein føresetnad at ein nyttar bruttokontrakt. Om ein vil nytte nettokontrakt må reiarlaget sjølv få velje løysing for billettering.

Grunngjevinga for dette finn ein i notatet frå Statens vegvesen som er vedlagt saka»

Det vart gjort slikt vedtak i saka:

«Samferdselsutvalet vedtar kravspesifikasjon slik som beskriven over og med utgangspunkt i nytt materiell for dei ferjene som skal gå i fast rute.

Reservemateriell skal ikkje være eldre enn 10 år ved oppstart.

Samferdselsutvalet ber om at spørsmål om snuing av Sulesund ferjekai skal greiast ut og handsamast i strategi- og rammesaka som blir handsama i fylkestinget i juni 2016.

Samferdselsutvalet gir fylkesrådmannen mynde til å tildele nødvendige løyver til det reiarlag som har vunne anbodskonkurransen innanfor økonomisk ramme godkjent av fylkestinget.»

I T-23/17 «Anbudsutlysning Nordmørspakken» vart det gjort slikt vedtak:  
«Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å lyse ut «Nordmørspakken» i samsvar med samferdselsutvalet sin vedtekne kravspesifikasjon i sak Sa-14/17.»

I SA-14/17 «Kravspesifikasjon ferjeandod – Nordmørspakken» var det følgjande omtale av AutoPass:

«Innfasing av AutoPass

I andodet «Sulapakken» er det lagt opp til innfasing av AutoPass frå kontraktssopstart. Vegdirektoratet er i siste del av arbeidet med å utvikle/implementere ein nasjonal standard for AutoPass på ferje. AutoPass vil sikre ei meir effektiv og enklare innkrevjing av billettinntekter frå ferjedrifta. Staten vil, i sine kontraktar, innføre AutoPass med AutoPassregulativ. Møre og Romsdal fylkeskommune har enda ikkje formelt vedtatt AutoPassregulativ. I anbodskonkurransen «Sulapakken» er det tatt høgd for innføring av AutoPass med AutoPassregulativ.

AutoPassregulativ er provenynøytralt. Altså at dei totale inntektene frå ferjedrifta er om lag dei same som ved å nytte dagens riksregulativ. Avhengig av trafikksamansetninga, vil inntektene på nokre samband bli litt mindre medan på andre samband vil dei bli litt høgare. Fylkesrådmannen vil utarbeide ei eiga sak om konsekvensane ved innføring av AutoPassregulativ seinare i år. Ettersom at kontrakta «Nordmørspakken» skal starte opp frå 2020, vil fylkesrådmannen i andodet ta høgd for «full» innføring av AutoPass»

I Romsdalspakken var det tilsvarande tekst i saksframlegg og vedtak som det vi har for Nordmørspakken.

I T-74/17\_«Kravspesifikasjon Indre Sunnmøre» var ikkje AutoPass omtalt direkte i sakaframlegget, men det var vist til Statens vegvesen sitt strateginotat for dette temaet. Frå vedtaket punkt 1 i T-74/17 var:

«Fylkestinget vedtar kravspesifikasjon for anbodskonkurransen «Indre Sunnmøre» slik det går fram av fylkesrådmannen sitt saksframlegg»

Frå Statens Vegvesen sitt strateginotat (vedlagt sak T-74/17) finn vi følgjande tekst om Autopass:

«AutoPASS

AutoPASS-løsning skal benyttes på alle samband og regulativet for AutoPASS legges til grunn for betaling på sambandene. Regulativet har ikke passasjerbetaling, men et påslag per kjøretøy som skal tilsvare bortfallet av passasjerinntekter. Trafikantene kan benytte samme AutoPASS brikke som for bompengefinansiert veg.

Innføring av AutoPASS kan det føre til endret reisemønster da AutoPASS-regulativet gir et bortfall i passasjerbetaling. Oslo Economics har på bestilling fra Statens vegvesen utarbeidet en rapport der de har vurdert konsekvenser av å ta bort en del særbestemmelser i regulativet. I tillegg er det vurdert konsekvenser av bortfall av passasjerbetaling ved innføring av AutoPASS-regulativet.

Det er vist til at det er tre viktige forhold som kan ha betydning for konsekvenser av bortfall av passasjerbetaling:

- Nærhet til byene
- Sambandets nærhet til store arbeidsplasser
- Kollektivtransportknutepunkt nært samband

Konsekvenser er vurdert i forhold til:

- Forventet endring i volum
- Behov for parkeringsareal ved ferjekai
- Endring i etterspørsel for parallelle hurtigsamband

Konklusjonen er at det samlet sett ikke forventes at passasjerbetaling vil ha stor effekt for ferjesambandene som er vurdert. Fritak for passasjerbetaling kan få ulike konsekvenser på ulike samband og for noen konkrete ruter kan konsekvensene bli av betydning.

Det finnes to ulike alternativer for avlesning av AutoPASS brikke.

- Automatisk AutoPASS brikkeavlesning og automatisk lengdemåling av kjøretøy
- Manuell håndholdt brikkeavlesningsutstyr

Bruk av AutoPASS er relativt lite utprøvd. Erfaringsgrunnlaget er fortsatt i hovedsak

prøveordningen fra Flakk-Rørvik - sambandet. Sambandet Moss-Horten startet opp med automatisk innkreving fra 01.01.2017.

I Møre og Romsdal er det lite dekning av brikker da det er få veger med bompenger. Noe ombygging må regnes med. Det er derfor så langt heller ikke gjort noen vurderinger av hva dette innebærer av kostnader.

For denne kontrakten anbefales å starte med AutoPASS-løsning med AutoPASS-regulativ for å legge til rette for at en løsning med AutoPASS-brikke kan innføres i løpet av kontraktsperioden.

Det anbefales at det er opp til tilbyder å avgjøre hvilken AutoPASS-løsning som blir valgt. Dersom løsning med AutoPASS-brikke skal innføres i løpet av kontraktsperioden dekker MRFK eventuelle merkostnader for operatør.»

### Formål med denne saka

I denne saka og i vedlagte notat ser vi nærare på konsekvensar for brukarane og fylkeskommunen ved å innføre autopass-regulativet på ferjene.

Målsettinga med saka er å sende autopass-regulativet på høyring, og samtidig utsette innføring av dette regulativet i det sambandet der ny kontrakt startar opp 01.01.2019: Hareid-Sulesund.

### Autopass på ferje

Kva ordninga inneber er nærmare omtalt i det vedlagte notatet. Den viktigaste forskjellen frå i dag når det gjeld sjølv regulativet, er at passasjerbetaling fell bort. Det betyr at ordninga vil vere noko tilsvarande det vi har i bomstasjonar på vegnettet i dag. Dette inneber at bruk av ferjene vil bli enklare ved at betaling om bord fell bort dersom du har Autopass-brikke i kjøretøyet.

Det er opp til operatørane kva løysing dei vel for billettering, og det vil seie at operatørane i kvart enkelt tilfelle vurderer om dei vel heil- eller halvautomatisk løysing (jamfør notat, kapittel 1-1).

Statens vegvesen Vegdirektoratet har utarbeidd eit Autopass-regulativ for ferjer, og det er dette regulativet vi no vil sende ut på høyring.

Fylkeskommunen er takstmynde og kan gjere endringar i eige fylke. Vi står fritt til å endre mellom anna takstnivået i dei ulike klassane, men ikkje endring i takstklassar. Vi kan også endre rabattsatsen. Dette vil vere ein del av den saka som blir lagt fram for Fylkestinget etter at høyringa er gjennomført (samferdselsutvalet blir første utval, mai 2019).

I Møre og Romsdal har vi både statlege og fylkeskommunale samband. Desse sambanda er lista opp under, og det blir presisert at på statlege samband er det staten som er takstmynde. Fylkeskommunen er takstmynde berre på fylkeskommunale ferjesamband.

#### *Statlege samband*

Autopass og autopass-regulativet vil bli innført på dei ferjesambanda som er ein del av statleg vegnett (E39 i vårt fylke). Det betyr at ordninga, inkludert regulativet, vil bli innført på:

- Volda-Folkestad
- Festøya-Solevågen
- Molde-Vestnes
- Halså-Kanestraum

Dette inneber ei forandring for trafikantane i Møre og Romsdal uavhengig av kva fylkeskommunen vedtar i saka.

#### *Fylkeskommunale samband*

For Sulapakken (Hareid-Sulesund og Sykkylven-Magerholm) føreset vi at ein kan fase inn Autopass og autopass-regulativet, og at ein startar med Autopass ferjekort og gjeldande takstregulativ.

For dei komande andre anboda Nordmørspakken, Romsdalspakken og Indre Sunnmøre er det lagt opp til full innføring av Autopass frå oppstart av kontrakt (frå og med 01.01.2020). Dette gjeld:

- Nordmørspakken (Seivika-Tømmervåg, Sandvika-Edøya, Arasvika-Henset, Kvanne-Rykkjem)
- Romsdalspakken (Aukra-Hollingsholm, Solholmen-Mordalsvågen, Molde-Sekken, Åfarnes-Sølsnes)
- Indre Sunnmøre (Eidsdal-Linge, Stranda-Liabygda, Festøy-Hundeidvik, Sæbø-Leknes-Trandal-Standal)

#### Møre og Romsdal fylkeskommune sine mulegheiter for betaling på ferje

Vi kan i dag sjå for oss følgjande alternativ for betaling på ferjene frå og med nye kontraktar, og der alternativa har ulike konsekvensar.

<b>Regulativ</b>	<b>Betalingsløysing</b>	<b>Konsekvensar brukarane</b>
Riksregulativet	Verdikort som i dag	Takstar som i dag, inkludert passasjerbetaling Betaling på ferje som i dag Påfyll av verdikort om bord på ferja For å oppnå rabatt må trafikantane ha to ferjeavtalar, eitt verdikort og ein Autopass ferjekonto
Riksregulativet	Autopass Ferjekonto, men ikkje brikkebetaling	Takstar som i dag, inkludert passasjerbetaling Betaling på ferje som i dag Påfyll av verdikort via nettløysing Får rabatt på dei strekningane som er ein del av Autopass-samarbeidet ved å bruke Autopass ferjekort
Autopassregulativet	Autopass Ferjekonto, inkludert brikkebetaling (halv-automatisk løysing)	Betaling berre for kjøretøy, passasjerar går gratis Automatisk billettering av alle som har Autopass-brikke i kjøretøyet Manuell betaling for dei som ikkje har autopass-brikke. Slik ordninga er lagt opp, så oppnår du ikkje rabatt med å bruke Autopass ferjekort. Rabatt føreset at du har brikke i bilen. Får rabatt også på dei strekningane som ikkje er ein del av Autopass-samarbeidet ved å bruke Autopass ferjekort

#### Takstnivå på ferjer i Møre og Romsdal

Møre og Romsdal Fylkeskommune følgjer i dag riksregulativet for ferjetakstar, og gjorde i sak T-26/18 følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget ber fylkesrådmannen innarbeide ei auke med to takstsoner for alle fylkeskommunale ferjesamband på bruttokontrakt i komande økonomiplan.

2. Ei endring på rabattsatsen (5%) i tillegg til soneauke på to soner (Jmf. pkt.1), vil få svært store negative konsekvensar for næringslivet, pendlarar og befolkninga ellers. Redusert rabattsats blir derfor ikkje innarbeid.

Oversendingsforslag:

Takstøkningen på to takstsoner vil ha en usosial effekt på den som ikke ser seg råd til å løse ut et verdikort som for tiden koster kr 3400,- Fylkestinget ber fylkesrådmannen utrede muligheten for å senke prisen på verdikort evt åpne opp for å fylle opp kortet med et mindre beløp.».

Denne endringa skal tre i kraft ved overgang til bruttoanbod. Dette inneber at det skjer to endringar når nye anbod startar opp:

1. Samband blir flytta opp to takstsoner
2. Vi går over frå riksregulativet til Autopass-regulativet

Ei slik endring vil i sum medføre ein auke på meir enn 50 prosent for takstgruppa «kjøretøy opp til 6 meter». Det er viktig å skilje mellom desse to endringane.

#### Prosess etter høyring

Etter at høyringa er gjennomført vil administrasjonen med bakgrunn i høyringsinnspel sjå på korleis eit nytt Autopass-regulativ for fylkesvegferjene i Møre og Romsdal kan utformast. Det er ein føresetnad at det nye regulativet er provenynøytralt, noko som inneber at det ikkje skal påverke fylkeskommunen sine inntekter.

Inntektsverknadene som er omtalt i det vedlagte notatet er med grunnlag i autopass-regulativet slik de er utarbeidd av Vegdirektoratet. Det er også fleire andre modellar for korleis vi kan oppnå provenynøytralitet. Alternativ som vil bli analysert nærare etter høyringa er til dømes:

- Andre rabattsatsar både for privatavtalar og bedriftsavtalar
- Takstendring for utvalde kjøretøyklassar. Eventuelle endringar vil løysast ved å flytte klassar opp eller ned i sonar. Dette for å gjere oppdatering enklare.
- Endringar i produksjon

Ein føresetnad for autopass-regulativet er at det ikkje er passasjerbetaling. Dersom passasjerbetaling skal vidareførast, så blir det ved å halde fram med dagens riksregulativ for ferjetakstar og manuelle betalingsløysingar. Fylkeskommunen kan likevel vere med i Autopass-ordninga ved å bruke Autopass ferjekonto.

Saka vil også gå til Fylkestinget, anslagsvis i juni 2019. Denne prosessen skal følgje prosessen for framlegging av ny takst- og sonestruktur for kollektivtransporten i Møre og Romsdal, slik at sakene kan sjåast i samanheng.

Førebels framdriftsplan er:

- Februar 2019: Frist for høyringsinnspel
- Mars og april 2019: Administrasjonen går gjennom innspel frå høyringa og utarbeider forslag til Autopass-regulativ for Møre og Romsdal
- Mai 2019: Samferdselsutvalet og Fylkesutvalet
- Juni 2019: Fylkestinget

### Utvalde punkt frå møte i samferdselsutvalet 12. november 2018

I dette møtet vart det ein diskusjon om fleire punkt som påverkar takstnivå og inntekter. Utvalde punkt er omtalt vidare i dette avsnittet.

*El-bilar og nullutsleppskjøretøy:* Det var i møte spurt om kva konsekvensar det vil ha for inntektene våre når det blir fleire, og fleire ulike former for, nullutsleppskjøretøy på ferjene. Denne konsekvensen er viktig å sjå på i arbeid med budsjett og økonomiplan, men når det gjeld overgang frå riksregulativet til Autopass-regulativet så vil ikkje dette vere like aktuelt. I og med at overgang frå dagens regulativ til Autopass-regulativet skal vere provenynøytral, så vil ikkje dette påverke fylkeskommunen i denne samanhengen.

*Teknologi og passasjerbetaling:* Er det mogleg automatisk å telje og registrere passasjerar som sit i ein personbil på ferga? Altså finne ut kor mange passasjerar som sit i bilen og kva billettklasser dei skal fakturerast i.

Det korte svaret er nei. Vi har ikkje funne noko kommersiell løysing for dette i dag. Ingen av dei eksisterande Autopass-sambanda gjer dette. Vi har undersøkt hos leverandørar av kamerasystem og hos transportlogistikk-miljøet i Noreg.

Det er kommersielle løysingar som tel personar som går inn og ut av mellom anna bussar. Då må personane gå forbi eit kamerapunkt. Og datasystemet klarer ikkje sjå om personen skal ha billett som born, vaksen, student eller honnør – eller om personen allereie har ein periodebillett.

Det er også kommersielle løysingar som klarer å telje kor mange mobilar eller wifi-einingar som er på eit område. Men det er ikkje sikkert alle i bilen har mobiltelefon som er slått på, og systemet veit ikkje eksakt kva bil mobiltelefonen er i. Og framleis veit ein ikkje kva type billett personen skal ha.

Skulle ein utvikle eit system for dette, måtte kvar enkelt person bere ei brikke som sender signal til ein lesar og samtidig og fortel kva bil ein sit i. Det ville vere tungt å utvikle eit slikt system og teneste for alle som bur eller oppheld seg i Noreg. Pålegg om å bere slike brikker strir nok mot personvernet og GDPR.

For å køyre trikk og T-bane i Oslo må passasjerar kjøpe billett på førehand gjennom app eller frå kundesenter og kioskar. Så gjer selskapet sporadiske kontrollar kor reiser utan billett vert straffa. Ei slik omlegging er mogleg, men krevjande. Trafikantane må planlegge reisa på førehand.

*Turistbussar:* Det vart i møtet nemnt at det ikkje var riktig at lokalbefolkninga skulle betale for alle personer om bord på turistbussar. Administrasjonen vil ha med dette som eit innspel til det arbeidet som blir gjennomført etter høyringa. Det er slik vi ser det no, svært vanskeleg å utarbeide ei manuell løysing berre for turistbussar. Det vil også stride imot hensikta med Autopass-systemet, der berre kjøretøy skal billetterast.

*Passasjerteljing*: Dette er regulert gjennom «Forskrift om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip», og § 5 er gjengitt under:

«§ 5. Opptelling

- (1) Skipsfører skal før skipets avgang sørge for at alle personer om bord blir opptalt, og at skipet ikke har flere personer om bord enn det skipets sertifikat tillater.
  
- (2) Antallet personer om bord skal før avgang meldes til fører eller ansvarshavende vaktoffiser på bro. Antallet personer om bord skal før avgang også meldes til rederiets registeransvarlige eller rederiets landbaserte registreringssystem. For skip som går i rutefart i fartsområde 2 eller mindre hvor overfarten mellom de enkelte havnene ikke overstiger 60 minutter, er det likevel ikke krav om en registeransvarlig eller et landbasert registreringssystem.

0 Endret ved forskrift 23 juni 2015 nr. 731 (i kraft 1 juli 2015).»

Konsekvensar av innføring

Fylkesrådmannen er bedt om å leggje fram ei sak som viser konsekvensar for brukarane av å innføre Autopassløysinga. I vedlagte notat er disse utgreidd og presentert.

Administrasjonen har også sett på konsekvensane for fylkeskommunen sine inntekter. Dette er også ein del av det vedlagte notatet. Desse konsekvensane er berekna ut frå ei rekke føresetnader, og desse må analyserast nærare i den vidare prosessen.

Samband aktuelle for Autopass brikkebetaling i Møre og Romsdal i 2019

Frå og med 2019 er det berre sambandet Hareid – Sulesund som er aktuelt for innføring av Autopass brikkebetaling. Dei andre sambanda som har vore ein del av Sulapakken, Nordmørspakken, Romsdalspakken og Indre Sunnmøre vil starte opp i 2020 eller seinare.

**Vurdering**

Som vedlegget viser, så vil innføring av Autopass ha ulike konsekvensar for brukarane. Dette gjeld personbilar som vil få den største prosentvise auken, og næringstrafikken som vil bli hardast ramma målt i kroner.

Fylkesrådmannen vurderer det slik at når slike endringar er planlagt innført, så må brukarane høyrast før endringa trer i kraft. Det betyr at det blir tilrådd å sende autopassregulativet og vedlagte notat ut på høyring.

Autopass ferje er i følgje [www.autopassferje.no](http://www.autopassferje.no) utsett, og det betyr at løysing med brikkebetaling på ferjene ikkje er i drift. Det gir framleis mulegheit for å innføre Autopass-regulativet.

Høyringsbrev og vedlegg blir sendt ut i løpet av desember, med ein høyringsfrist til 25. februar. Etter at administrasjonen har mottatt innspel, så vil dette gi grunnlag for vidare vurdering. Fylkesrådmannen vil da vurdere om Autopass-regulativet skal innførast slik det er utarbeidd av Vegdirektoratet, eller om det skal gjerast tilpassingar i Møre og Romsdal. Eventuelle tilpassingar kan berre gjerast så lenge berekningane viser at innføringa er provenynøytral.



I tråd med vedtak i SA-59/15 og U-143/15 blir Autopass ferjekort å innføre som ei overgangsordning på alle samband. Dette inneber at vi også framover kan nytte gjeldande takstar, og med betra funksjonalitet (som til dømes påfyll av kort på internett). Kortet vil gjelde både på samband i og utanfor Autopass-ordninga.

**Forslag til vedtak:**

1. Autopass-regulativet og «Notat Autopass. Konsekvensar for brukarane, og verknader for fylkeskommunen sine inntekter av å innføre Vegdirektoratet sitt forslag til Autopass-regulativ» skal sendast ut på høyring.
2. Riksregulativet for ferjetakstar skal gjelde for Hareid – Sulesund i 2019, eller fram til fylkestinget fattar vedtak om innføring av Autopass-regulativet.
3. Det må leggst fram ei eiga sak om innføring av Autopass-regulativet på ferje for fylkestinget i juni 2019

Ottar Brage Guttelvik  
fylkesrådmann

Arild Fuglseth  
samferdselssjef

Vedlegg

- 1 SA 68-18 Konsekvensar av Autopass-regulativ på ferjesamband
- 2 Autopass - Konsekvensar for brukarane, og verknader for fylkeskommunen sine inntekter\_28.11.2018
- 3 AutoPASS-regulativ for ferjetakster 2018 (fra 1. mars)
- 4 AutoPASS-regulativ for ferjetakster 2018 fra 1. mars (pristabell inkl. mva)
- 5 AutoPASS for ferje - Vegdirektoratet