



Statens vegvesen

Forslag til endringer i Riksregulativet for
ferjetakster og i AutoPASS-regulativet-
særbestemmelser

September 2016

Vedlegg 2

Forslag til endringer i Riksregulativet for ferjetakster og AutoPASS-regulativet – særbestemmelser

I forbindelse med innføring av AutoPASS i ferjedriften og modernisering av takstregulativet har vi sett på enkelte bestemmelser i regulativene som vanskeliggjør automatiserte billetteringsløsninger. Vurderingene bygger på rapport fra Oslo Economics, «*Konsekvenser ved forenkling av regulativ for betaling av ferjetjenester*», oktober 2015.

Fjerning av passasjerbetaling i AutoPASS-ferjeregulativet er et viktig skritt i retning av forenkling. Likevel er det igjen en del bestemmelser for kjøretøy, både i Riksregulativet og spesielt i AutoPASS-regulativet som er utfordrende for å få til effektiv billettering.

Vi har følgende bestemmelser der vi har vurdert konsekvenser av forenkling med anbefaling:

Pkt. 1.3 Takstberegning av elektriske kjøretøy med drivstoffkode 5 og 6

Pkt. 1.4 Takstberegning av kjøretøy med tilhenger

Pkt. 1.6 Takstberegning for dobbel takst for ekstra brede kjøretøy og pkt. 1.7 Takstberegning for dobbel takst for ekstra høye kjøretøy

Pkt. 2.2.2 Takstberegning av trygdebiler

Våre vurderinger og anbefalinger er gjort for både Riksregulativet for ferjetakster og for AutoPASS-regulativet for ferjetakster.

1. Takstberegning av elektriske kjøretøy med drivstoffkode 5

I riksregulativet for ferjetakster står det som følger i pkt. 1.3 siste avsnitt:

Elektriske kjøretøy med drivstoffkode 5 i vognkortet, og hydrogenkjøretøy med drivstoffkode 6, er gratis, men fører og passasjerer betaler passasjertakst etter vanlige regler. Trafikanter i disse kjøretøygruppene kan alternativt kreve takstberegning etter takstgruppe C i de tilfeller dette gir lavere takst.

1.1. Bakgrunn

Bakgrunnen for denne bestemmelsen var ønske om å belønne utslippsfrie kjøretøy gjennom å tilby gratis ferjeoverfart for kjøretøyet. Andre kjøretøy har fører inkludert i prisen, og for å isolere verdien av kjøretøyoverfarten ble det lagt opp til å kreve betaling for fører tilsvarende prisen for en passasjer.

1.2. Utfordringer

Den opprinnelige regelen for eksport av ferjestatistikk var at kjøretøyet alltid inkluderte fører og at øvrige passasjerer ble billettert i tillegg til kjøretøyet. Dette prinsippet er videreført inn i Ferjedatabanken slik at totalt passasjerantall måtte beregnes ut fra antall kjøretøy + antall personer. Unntaket der elbil-fører blir billettert som en passasjer har skapt et tilpasningsbehov i Ferjedatabanken.

1.3. Vurdering

En grunnleggende forutsetning for utvikling av mest mulig automatiserte betalingsløsninger for kjøretøy på ferje er at prisreglene er enkle og praktisk lar seg automatisere. Det er også en fordel om reglene er så robuste at de kan fange endringer i de elektriske kjøretøyenes fysiske utvikling (f.eks batteritilhenger) uten større spesialtilpasning.

Dersom det fremover skal innføres betaling for kjøretøy med drivstoffkode 5 (elektriske) og drivstoffkode 6 (hydrogen), er det ønskelig at alle slike kjøretøy inkludert tilhengerutrustning blir klassifisert inn i de ordinære lengdegruppene i takstregulativet, og ut fra denne plasseringen blir innvilget en generell miljørabatt.

Riksregulativet inkl. passasjerbetaling

I rapport fra Oslo Economics er det estimert at en elbil under Riksregulativet for ferjetakster betaler i gjennomsnitt kr 66 pr ferjetur, dvs bilen gratis og betaling for fører og 1 passasjer. Ved bortfall av særbestemmelser i dagens Riksregulativ vil samlet takst for dette eksempelet øke til kr 122 kr, forutsatt at andelen elbiltrafikanter med ferjekort er lik som for andre personbiler.

En rabatt på 70 prosent av fullpris for kjøretøy inkl. fører vil holde samlet takst per elbil uendret i gjennomsnitt, slik at inntektene fra denne kjøretøygruppen ikke endres. En slik rabatt vil dermed være inntektsprovenynøytral i et nasjonalt perspektiv.

AutoPASS-regulativet uten passasjerbetaling

I rapport fra Oslo Economics er det estimert at det ved innføring av AutoPASS-regulativet med bortfall av særbestemmelser og bortfall av passasjerbetaling, vil gjennomsnittlig takst for elbiler øke fra dagens 66 kr til 106 kr per ferjetur, forutsatt at andelen elbiltrafikanter med ferjekort er lik som for andre personbiler. En rabatt på 54 prosent av fullpris vil holde samlet takst per elbil tilnærmet uendret i et nasjonalt perspektiv.

1.4. Anbefaling

Utenfor byene bør fordelene av å eie og bruke null- eller lavutslippsbiler styres av generelle virkemidler. På ferje og ved bompengefinansierte veganelegg i distriktene bør takstfritak for elbiler opphøre. Prinsippet er at alle skal betale for å bidra til at driften kan opprettholdes/anleggene betales i henhold til vedtatte beslutninger om finansiering

Det foreslås at elektriske kjøretøy med drivstoffkode 5 i vognkortet og hydrogenkjøretøy med drivstoffkode 6, blir priset etter samme prinsipper knyttet til lengdegrupper og personbetaling som andre kjøretøy inkl. fører, men med en miljørabatt knyttet til kjøretøy.

Ved en evt. omlegging bør rabattsatsen ved Riksregulativet settes til 70% og for AutoPASS-regulativet for ferjetakster settes til 54% for å sikre inntektsprovenynøytralitet.

2. Takstberegning av kjøretøy med tilhenger

I riksregulativet for ferjetakster står det som følger:

Kjøretøy over 6 meter og tilhenger takstberegnes som ett kjøretøy, dvs. kjøretøyets samlede lengde bestemmer takstgruppen.

Kjøretøy under 3501 kg med tilhenger betaler enkel takst dersom kjøretøy og tilhenger samlet er under 6 m. Kjøretøy under 3501 kg og som er under 6 m betaler dobbel takst for kjøretøy dersom kjøretøy og tilhenger samlet er under 10 m. Dersom samlet lengde er over 10 m, betales tredobbel takst. Ved bruk av rabattkort betales hhv. det dobbelte/tredobbelte av rabatterte takst.

2.1 Bakgrunn for særbestemmelsen

Dersom en liten bil med henger skulle takseres etter total lengde på kjøretøy inkludert henger ville prisen for bruk av henger bli urimelig stor i forhold til om kjøretøyet ikke benyttet henger.

2.2 Utfordringer

Prisregelen fordrer en identifisering av om det henger en tilhenger bak kjøretøyet eller ikke. I automatiske løsninger skal identifiseringen skje i fart, under alle slags lysforhold og værforhold som regn, snø eller slaps. Denne identifiseringen krever anskaffelse av ekstra avansert teknologi og vil også være en kilde til feilkategorisering.

Det har også lenge vært uttrykt misnøye fra bobileiere over at de ikke får samme prisfordelen som bil med campingvogn der totallengdene og bruken av areal på ferjedekk er den samme.

Det gjennomgående prinsippet i takstregulativet bør være at man betaler for det arealet en beslaglegger.

2.3 Vurdering

Vi har vurdert konsekvensene av at særbestemmelsen for kjøretøy med henger faller bort.

Vi har også vurdert å innføre en takstreduksjon i lengdegruppene som kjøretøy med tilhengere inngår i uavhengig av om lengder er skapt av en henger eller ikke. utfordringen med en slik reduksjon er at den ikke bare vil gis til gruppene som mister dagens særbestemmelser. En takstreduksjon som fullt ut kompensere kjøretøy med tilhengere for

bortfall av særbestemmelser, lar seg ikke gjøre uten store reduksjoner i inntekter fra andre kjøretøy i samme lengdegrupper. Det er derfor gjort en avveining mellom å beregne de negative konsekvensene for kjøretøy med tilhengere og å redusere takstene for andre kjøretøy uten tilhengere. Ferjeselskapenes økte inntekter fra kjøretøy med tilhengere omtrent oppveies av inntektsreduksjonen fra andre kjøretøy som følge av bortfall av særbestemmelsen i Riksregulativet.

Tabellene nedenfor viser:

- *Dagens regulativ uten endringer i særbestemmelsen*
- *Dagens regulativ med bare effekt av bortfall av særbestemmelsen*
- *Dagen regulativ med effekt både av bortfall av særbestemmelsen og takstreduksjon*

Kjøretøy med henger der kjøretøy inkl. henger er mellom 6–10 m

Kjøretøy med tilhenger 6-10 meter	Takst pr. kjøretøy	Takst pr. passasjer	Takst for kjøretøy inkl. passasjer
Dagens regulativ <u>uten</u> endringer	128	33	161
Dagens regulativ ved bortfall av særbestemmelser	218	33	251
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	90 kr/70%	0	90 kr/56%
Dagens regulativ ved bortfall av særbestemmelse <u>etter takstreduksjon</u> (10,5 %)	195	33	228
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	67 kr/52%	0	67 kr/42%
AutoPASS-regulativ ved bortfall av særbestemmelser	243	0	243
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	115 kr/90%	0	82 kr/51%
AutoPASS-regulativ ved bortfall av særbestemmelser <u>etter</u> <u>takstreduksjon</u> (13,5%)	210	0	210
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	82 kr/64%	0	49 kr/30%

Bortfall særbestemmelse:

Kjøretøy med tilhengere mellom 6 og 10 m vil ved bortfall av særbestemmelser oppleve en takstøkning på 70 prosent under Riksregulativet uten en passasjer, og 56 prosent med en passasjer. Årsaken til dette er at takstnivået i AutoPASS-regulativet er økt fordi passasjerbetaling utgår.

Under **AutoPASS-regulativet** vil takstøkningen bli på 90% uten en passasjer og 51% med en passasjer.

Takstreduksjon:

Oslo Economics har beregnet takstreduksjon for lengdegruppene som kjøretøy med tilhengere inngår i til å bli 10,5% innenfor riksregulativet og 13,5% innenfor AutoPASS-regulativet.

Etter takstreduksjon vil kjøretøy med tilhengere mellom 6 og 10 meter uten passasjer få en takstøkning på 52% innenfor riksregulativet og 64% under AutoPASS-regulativet. Inkludert en passasjer vil takstøkningen bli 42% innenfor riksregulativet og 30% innenfor AutoPASS-regulativet.

Kjøretøy med henger der kjøretøy inkl. henger er over 10 m

Bil med tilhenger over 10 meter	Takst pr. kjøretøy	Takst pr. passasjer	Takst for kjøretøy inkl. passasjer
Dagens regulativ <u>uten</u> endringer	213	33	246
Dagens regulativ ved bortfall av særbestemmelser	347	33	380
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	134 kr/63%	0	134 kr/54%
Dagens regulativ ved bortfall av særbestemmelse <u>etter takstreduksjon</u> (8 %)	320	33	353
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	107 kr/50%	0	107 kr/43%
AutoPASS-regulativ ved bortfall av særbestemmelser	335	0	335
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	122 kr/57%	0	89 kr/36%
AutoPASS-regulativ ved bortfall av særbestemmelser <u>etter takstreduksjon</u> (9 %)	305	0	305
<i>Endring ift dagens regulativ</i>	92 kr/43%	0	59 kr/24%

Bortfall særbestemmelse:

Kjøretøy med tilhengere over 10 m vil ved bortfall av særbestemmelser oppleve en takstøkning på 63 % under **riksregulativet** uten en passasjer, og 54 % med en passasjer.

Under **AutoPASS-regulativet** vil takstøkningen bli på 57% uten en passasjer og 36% med en passasjer.

Takstreduksjon:

Oslo Economics har beregnet takstreduksjon for lengdegruppene som kjøretøy med tilhengere over 10 m inngår i til å bli 8% innenfor **riksregulativet** og 9% innenfor **AutoPASS-regulativet**.

Etter takstreduksjon vil kjøretøy med tilhengere over 10 meter uten passasjer få en takstøkning på 50% innenfor **riksregulativet** og 43% under **AutoPASS-regulativet**. Inkludert en passasjer vil takstøkningen bli 43% innenfor riksregulativet og 24% innenfor **AutoPASS-regulativet**.

2.4 Anbefaling

Statens vegvesen ser at å fjerne særbestemmelsen for kjøretøy <3501 kg med henger gir prisstigninger for de trafikantene som blir påvirket. Bil med henger mellom 6 og 10 meter utgjør 26% av totale kjøretøy i de berørte lengdegruppene. For bil med henger over 10 meter utgjør disse 18% av totale kjøretøy de berørte lengdegruppene. I forhold til totale kjøretøy utgjør kjøretøy <3501 kg med henger ca 2%.

Kjøring med tilhenger for denne type kjøretøy vil ikke være hovedregelen, men skje unntaksvis for de fleste. I vurderingen må vi også ta hensyn til at det blir billigere for de som ikke kjører med henger dersom vi går inn for den foreslåtte takstreduksjonen.

Måling av kjøretøy for å detektere hengere i et automatisk betalingssystem må gjøres for alle kjøretøypasseringene.

Vi vurderer fordelene med å fjerne særbestemmelsen for kjøretøy <3501 kg med henger til å være større enn ulempene som blir påført trafikantene ved å øke takstene når vi ønsker å innføre automatiske betalingssystemer.

Vi anbefaler at hengerbestemmelsen går ut og at trafikanter i de berørte grupper delvis blir kompenserte med lavere takster i størrelsesorden som beregnet av Oslo Economics.

3. Dobbel takst for ekstra bredde og høyde

I riksregulativet for ferjetakster pkt. 1.6 og 1.7 står det som følger:

Pkt 1.6 Kjøretøy med bredde over 2,6 m og derav skal være særskilt utstyrt/merket i h.h.t. Forskrift om bruk av kjøretøy, skal betale dobbel takst.

Pkt. 1.7 Kjøretøy medregnet last som er høyere enn 4,5 m eller høyere enn fri høyde på ferja, kan avkreves dobbel takst der hvor lasten medfører forlenget terminaltid.

3.1 Bakgrunn for særbestemmelsen

Bakgrunnen for denne særbestemmelsen er å prise den ekstra plassen som tas og de reduserte stuingsmulighetene et ekstra bredt kjøretøy medfører. I tillegg kommer umaken ekstra høy last medfører dersom ferja må snu ved ankomst fordi kjøretøyet ikke kan kjøre under ferjebraua.

3.2 Utfordringer

Denne særbestemmelsen er krevende å innføre i automatiske løsninger i og med at bredde og høyde må måles i tillegg til lengde. Alternativet er å opprettholde tilgang til manuell billettering på kai for denne relativt sjeldne kjøretøygruppen.

3.3 Vurdering

Ekstra brede og ekstra høye kjøretøy betaler i dag dobbel takst. Ved bortfall av særbestemmelsene halveres taksten for disse kjøretøyene.

Bortfall av dobbel pris for ekstra bred og høy last er i rapporten til Oslo Economics estimert til å gi et årlig inntektstap på 2,4 mill kr. De trafikale konsekvensene av prisnedgangen er estimert til en økning på 300 slike transporter. Takstene på større kjøretøy er nokså like både i Riksregulativet og AutoPASS-regulativet. Oslo Economics har derfor forutsatt at gjennomsnittlig betalt takst per kjøretøy i denne gruppen er lik for begge regulativ.

3.4 Anbefaling

Inntektsbortfallet må ses opp mot ekstrakostnader som påløper for teknisk å kunne identifisere ekstra høye og brede kjøretøy i automatiserte betalingsløsninger. Særbestemmelsen bidrar også til å opprettholde behov for bemannede manuelle løsninger. Vi anbefaler derfor at særbestemmelsen tas bort.

4. Taksering av trygdebiler

I riksregulativet for ferjetakster står det følgende i pkt. 2.2.2:

For kjøretøy anskaffet med støtte fra folketrygden, gis det 50 % rabatt på fullpris for kjøretøy. Dette gjelder også om bilens eier fyller vilkårene for stønad til bil fra folketrygden, men likevel har valgt å kjøpe bil uten slik støtte. 50 % rabatt gis også på en personbillett enten det er bilens eier eller en ledsager som fører bilen.

NAV-kontorene utsteder et spesielt legitimasjonsbevis påført kjøretøyets registreringsnummer. Dette må forevises sammen med annet identitetskort. 50 % rabatt gis kun for det kjøretøyet som trygdekontoret har utstedt legitimasjonsbevis for når eieren selv er med i bilen. For at det skal gis 50 % rabatt på en evt. tilhenger stilles det samme krav til dokumentasjon fra NAV-kontoret som for bilen.

For samband med bompenger se pkt. 1.13.

4.1 Bakgrunn for særbestemmelsen

Bakgrunnen for at denne særbestemmelsen i sin tid ble innført, var trolig sosiale hensyn siden personer med trygderett har mindre kjøpekraft enn personer i arbeid. Det er NAV som står for tildeling av rett til trygdebil. Rabatten som gis for trygdebil kan sammenlignes med den som blir gitt til brukere som skaffer seg verdikort med forskuddsinnbetalt verdi, bortsett fra at disse slipper å forhåndsinnbetale ett beløp for å få rabatt.

4.2 Utfordringer

Denne særbestemmelsen er krevende å innføre i automatiske løsninger. Dagens ordning fra NAV er basert på at innehaver av trygdebil skal vise godkjenningsbevis fra NAV til ferjebillettøren. Slike NAV kort blir utskrevet av det enkelte kommunale NAV-kontor. Gitt systemet med godkjenning fra NAV forblir uendret, vil verifiseringen og betalingen i et AutoPASS-samband måtte skje i et manuellfelt som har en billettør tilgjengelig. I en helautomatisk løsning vil det ikke være billettør tilgjengelig.

Alternativt kan en kreve at informasjon om rett til trygdebil legges som en egenskap i AutoPASS-ferjekontoen hos Sentral Tjenesteleverandør. Dette fordrer at NAV legger til rette for at godkjenning av rett til trygdebil og perioden dette gjelder for, distribueres til Sentral tjenesteleverandør for knytning til kontoen for aktuelt kjøretøy. Alternativt kan bruker selv rekvirere slik dokumentasjon fra NAV og sende til Sentral tjenesteleverandør. Slike NAV-kort er tidsbegrensede slik at systemet hos Sentral tjenesteleverandør må bygges for å fange opp fornying og evt. avslutning av rettigheten.

Slike helserelevante personopplysninger kan utløse utfordringer knyttet til forvaltning av disse.

4.3 Vurdering

Dagens rutiner er til hinder for praktisering av særbestemmelsen i en helautomatisert AutoPASS-løsning.

AutoPASS-ferjekonseptet er basert på at reisen skal betales med et trekk fra innbetalt forskudd for å oppnå rabatt. Dette innebærer at den trygdede også må betale inn ett forskudd som den rabatterte prisen trekkes fra. Dette vil ikke gi denne trafikantgruppen noen fordel i forhold til andre trafikanter som ønsker å oppnå 50% rabatt, da begge gruppene må forhåndsinnbetale. Størrelsen på forskuddet kan diskuteres evt. kompenseres med en økt rabatt. Skal man gå vekk fra kravet om forhåndsinnbetaling, må det etableres et eget regime for etterfakturerings for denne gruppen, noe som vil bli en veldig dyr ordning.

Et annet alternativ er å fjerne særbestemmelsen og la den trygdede kjøre gratis med godkjent trygdebil. Dette krever at trafikant oppretter en AutoPASS-ferjekonto uten krav om forhåndsinnbetaling og som gir gratis reise ved bruk av AutoPASS-ferjekort og AutoPASS-brikke. Rapport fra Oslo Economics estimerer en verdi av trygdebilpasseringene basert på 50% rabatt på 4,8 mill kr ved bruk av riksregulativet for ferjetakster og 3,8 mill kr ved bruk av AutoPASS-ferjeregulativet.

Et tredjealternativ er å fjerne særbestemmelsen og ikke gi den trygdede rabatt for bilpassering utover det vedkommende måtte skaffe seg gjennom ordinære avtaler. Tap av rettighet kan evt. kompenseres gjennom NAV knyttet til anskaffelsen av trygdebilen.

For ordens skuld kan det nevnes at kjøretøy skaffet med støtte fra NAV ikke har særfordeler i bompengestasjoner.

Endring i ordningen med kjøp av bil med støtte fra NAV

Det finnes to ulike ordninger for kjøp av bil med støtte fra NAV. Den ene er en tilskuddsordning for kjøp av bil, mens den andre er et rente- og avdragsfritt lån til kjøp av spesialtilpasset kassebil. Lån til spesialtilpassede kassebiler gis til bruk i både arbeid og utdanning og til bruk i dagliglivet. Frem til 1.1.2015 kunne en søke om tilskudd til kjøp av bil til bruk i dagliglivet, men fra og med 2015 er ordningen for stønad til kjøp av bil begrenset til bruk i arbeid eller utdanning. Dette innebærer at antallet biler anskaffet med støtte fra folketrygden vil reduseres. Tidligere utstedte legitimasjonsbevis trekkes ikke tilbake, men etter hvert som kjøretøyene blir eldre og ikke benyttes mer vil brukergruppen reduseres.

Tidligere har ca. 700 personer hvert år fått innvilget stønad gjennom ordningen som nå er tatt bort. Ordningen varte i 11 år. Antall trafikanter i denne gruppen er derfor 7 700, som utgjør ca. 36 prosent av alle biler anskaffet med støtte fra folketrygden (totalt ca. 21 000 kjøretøy).

Vi forutsetter at trygdebiler vil reduseres med 7 700 de neste årene. Reduksjonen vil gå gradvis. Oslo Economics har ikke tatt hensyn til denne reduksjonen i beregningene av økonomiske og trafikale konsekvenser fra foreslåtte endringer i Riksregulativet.

4.4 Anbefaling

Særbestemmelsen for taksering av kjøretøy anskaffet med støtte fra NAV er komplisert og fordyrende å opprettholde i en automatisert betalingsløsning. På bakgrunn av at ordning i tillegg blir innskjerpet til å gjelde færre kjøretøy, anbefaler vi at denne trafikantgruppen får kjøre gratis. Kostnadene for å opprettholde ordningen i et automatisk billetteringssystem blir vurdert til å bli høyere enn inntekter fra denne trafikantgruppen.

Et annet alternativ er særordningen går ut for denne trafikantgruppen. Så vidt som vi har fått brakt på det rene finnes det ikke særordninger for denne gruppen innenfor bompengeneinnkreving.