



Statens vegvesen

**Forslag om forenklet rabattering av
buss i rute og begrensnig av ordning
med forhåndsbestilling**

September 2016

Vedlegg 3

5. Forslag om forenklet rabattering av buss i rute

Utfordringer med særbestemmelser som gir høyere rabatt for buss i rute

I AutoPASS-regulativet (4.2.2 Storbrukerkonto - Bedrift) og i Riksregulativet for ferjetakster (12.5 Storbrukerkort) står det at bedriftskunder får 40 % rabatt og at busser og kombinerte biler som går i konsesjonerte ruter får 50 % rabatt.

50 % rabatt	Bedrift / Buss i rute		
40 % rabatt		Bedrift / Turbuss	Bedrift / Godsbil

Vi er kjent med at en del bedrifter benytter verdikort for sine store kjøretøy for å oppnå 50% rabatt, inkl. de praktiske ulempene det medfører med pengeflyt og innsamling av dokumentasjon.

I AutoPASS-ferjekonseptet blir kundens kjøretøy og rabattvilkår knyttet til en sentral konto hos Sentral tjenesteleverandør, og kjøretøyets AutoPASS-brikke knyttes til kjøretøyets registreringsnummer. Et av målene med innføring av AutoPASS på ferje er å forenkle billetteringen gjennom en automatisert løsning.

En buss kan ha funksjon både som rutebuss og turbuss, på samme uttak. Informasjon i brikken eller hos Sentral tjenesteleverandør kan derfor ikke gi informasjon om bussens funksjon på passeringstidspunktet, og det er derfor *praktisk krevende å oppfylle AutoPASS-regulativets krav om differensiert rabatt på busser i og utenfor rute.*

Manuellfeltet tilbyr ikke alternative rabattmedium, kun betaling kontant eller med bankkort. Alternativet er tungvint manuell etterrapportering av informasjon om bussens funksjon ved passering, noe som krever spesialtilpasninger og rutiner både hos busselskap og Sentral tjenesteleverandør.

Differensiert rabatt for busser gjelder også på samband der taksten bygger på Riksregulativet for ferjetakster og der AutoPASS-ferjekort skal benyttes. Konsekvensen av differensiering er at det for hver buss må utstedes et separat "buss i rute - kort" som brukes i rutetjeneste og et ordinært AutoPASS-ferjekort som brukes når bussen benyttes til turformål. Alternativt kan bussens funksjon identifiseres ved hjelp av en egne billett-koder for hver billettkategori knyttet til "buss i rute-passeringer" ved bruk av AutoPASS-ferjekort alene.

Løsninger

I et konsept med mål om forenklet og automatisert løsning, er det enklest å fjerne krevende differensiering av rabatt basert på kjøretøyets oppgave og funksjon.

Alternativene vil da være:

Alt 1 a: Redusere rabatten som tildeles buss i rute fra 50% til 40% på linje med andre bedriftskunder.

50 % rabatt			
40 % rabatt	Bedrift / Buss i rute	Bedrift / Turbuss	Bedrift / Godsbil

Dette alternativet krever ingen tekniske tiltak i system eller bomsnitt, kun bruk av standard lengdemåling og brikkelesing.

Økonomiske konsekvenser av alternativ 1a:

Alternativet medfører økonomiske konsekvenser for fylkeskommuner som yter tilskudd til rutegående trafikk og busselskap som driver kommersielle ekspressruter.

Vi har innhentet tall for 2015 fra Fjord1 som har stort volum, stor geografisk spredning og stort spekter i størrelse på ferjesambandene. I Ferjedatabanken representerer Fjord1 50% av trafikkvolumet, og vi forutsetter at den samlede nasjonale effekten blir det dobbelte av effekten hos Fjord1. Brutto omsetning for buss i rute eksklusive mva. beregnes til ca. 100 mill. kr ekskl. mva.

Verdien av reduksjon i rabatt fra 50% til 40% blir derfor ca. kr 10 mill. ekskl. mva. på landsbasis.

Alt 1b: Øke rabatten for øvrige bedriftskunder til 50%

50 % rabatt	Bedrift / Buss i rute	Bedrift / Turbuss	Bedrift / Godsbil
40 % rabatt		↑	↑

Dette alternativet krever ingen tekniske tiltak i system eller bomsnitt, kun bruk av standard lengdemåling og brikkelesing.

Økonomiske konsekvenser av alternativ 1b:

Alternativet medfører kompensasjonskrav fra ferjeselskap for inntektsbortfall i løpende kontrakter.

Brutto omsetning gjennom storbrukerkort for lastebiler, busser utenom rute og mindre næringskjøretøy beregnes til ca. 235 mill. kr pr år ekskl. mva. En økning i rabattsats fra 40 % til 50% for disse gruppene beregnes til å utgjøre ca. 30 mill. kr ekskl. mva.

Alt 2: Øke rabatten for alle busser fra 40% til 50%.

50 % rabatt	Bedrift / Buss i rute	Bedrift / Turbuss	
40 % rabatt		↑	Bedrift / Godsbil

Dette alternativet reduserer problemene bare delvis siden det her må skilles mellom buss og øvrige kjøretøy - mot tidligere buss i og utenfor rute. Økt rabatt til alle busser krever tilpassing hos Sentral tjenesteleverandør, gjennom at bedriftskontoen blir tilført informasjon om at aktuelt kjøretøy er en buss (og ikke en lastebil). Oppslag mot AutoSYS er ett av kravene til Sentral tjenesteleverandør, og her finnes informasjon om kjøretøyets klasse. Aktuelle klasser å bruke til identifisering av en buss kan være:

- M 2 Bil for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førerretet og tillatt totalvekt ikke over 5 000 kg
- M 3 Bil for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førerretet og tillatt totalvekt over 5 000 kg (Buss)

I klasse M2 kan det ligge noen private eiere, men disse får uansett 50% rabatt gjennom tegning av privatavtaler.

Oppslag mot AutoSYS gjelder kun for norske kjøretøy og det blir fremdeles en utfordring å identifisere en utenlandsk buss med brikke for særbehandling i forhold til utenlandske lastebiler med

samme kundeavtale. Alternativet kan være at utenlandske busser dokumenterer klasse gjennom kopi av vognkortet ved registrering av kjøretøyet i avtalen, noe som igjen krever manuelle kontrollrutiner hos Sentral tjenesteleverandør.

Økonomiske konsekvenser av alternativ 2:

Busser som ikke er i ruteoppdrag blir kun registrert innenfor aktuell kjøretøyklasse basert på lengde, og inngår derfor i ferjeselskapenes statistikker sammen med lastebiler/godsbiler.

Turbustrafikken skjer for det meste i sommerhalvåret og fordeler seg ulikt på ferjesambandene. Det kan også tenkes at private turbusser benytter seg av verdikort som gir 50% rabatt.

Gitt at turistbusser, som i dag har 40% rabatt, representerer tilsvarende halvparten av bruttoinntektene på buss i rute, dvs. 50 mill.kr på landsbasis, vil en rabattøkning utgjøre ca. 5 mill. kr på landsbasis. Dette inntektsbortfallet må innforhandles på ferjesamband som er basert på nettokontrakter.

Vurdering

Alt 1a og 1b

En samordning av rabatt mellom buss i rute og øvrige busser/lastebiler, der begrepet buss i rute blir fjernet, krever ingen teknisk tilrettelegging og representerer en stor forenkling i forhold til bruk i automatisk løsning både på kundeside og systemside.

Ved alternativ 1a, med reduksjon i rabattsats fra 50% til 40% for buss i rute, må ca 10 mill. kr kompenseres av fylkeskommuner for bussruter med tilskudd og av kunder gjennom takstpåslag på kommersielle bussruter. Alternativ 1b, med økt rabatt til øvrige bedriftskunder fra 40% til 50% blir noe dyrere, og ca 30 mill. kr i inntektsbortfall må kompenseres operatørene.

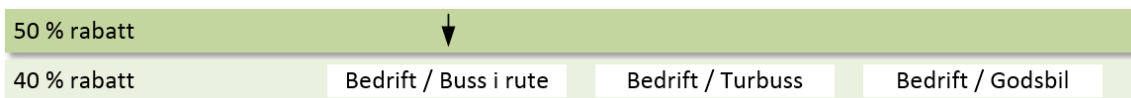
Alt 2

En samordning mellom buss i rute og øvrige busser, men med differensiering i forhold til lastebiler, krever teknisk tilrettelegging i system. Denne inndelingen brukes som verktøy i miljødifferensiering der en premierer kollektive transportmidler. Det må sannsynligvis påregnes reaksjoner fra lastebilnæringen om diskriminering av godstransport. Næringen har i flere år jobbet for å få synkronisert rabatten for bedrifter til samme nivå som private (fra 40% til 50% rabatt).

Ferjeselskapene må kompenseres for inntektsbortfall på ca. 5 mill. kr som en følge av rabattøkningen fra 40 % til 50%.

Anbefaling

Med utgangspunkt i målet om forenkling og tilrettelegging for automatiske løsninger, tilrår Statens vegvesen alternativ 1a med en samordning av rabattsats på 40% for bedriftskunder slik at denne blir lik og uavhengig av type kjøretøy.



6. Begrensning av ordning med forhåndsbestilling til å gjelde enkeltsamband med spesielle behov

Riksregulativet gir tilgang til forhåndsbestilling av plass om bord, mot betaling av tilleggstakst. I forbindelse med innføring av AutoPASS-ferje, er denne tilgangen praktisk vanskelig å tilby.

Disse utfordringene består m.a. i at:

- Innkreverollen i AutoPASS-ferjekonseptet flyttes fra ferjeskap til en Sentral tjenesteleverandør for tjenesten. Regulativet stiller krav om forhåndsbetaling av takstillegget og det vil bli kostbart å bygge funksjonalitet i sentralsystemet for innkreving av tilleggstakst og som evt kan gjøre vegkantutstyret eller mannskap i stand til å identifisere at enkeltbrikker/-kjøretøy skal ha fortrinnsrett på bestemt tur på aktuelt ferjesamband.
- Behandling av kjøretøy med forhåndsbestilling i manuellfeltet er heller ikke en løsning i og med at kjøretøyet ikke kan tildeles rabatt i dette feltet. Rabatt tildeles kun kjøretøy med gyldig brikke. Ferjebillettør har heller ingen lett tilgang til kunnskap om forhåndsbestilling og innbetalt takstillegg.
- Oppstillingsområdet ved AutoPASS-samband må reguleres strengt. Det er ofte begrenset plass, noe som vanskeliggjør tildeling av dedikert venteplass for kjøretøy med forhåndsbestilling.

Tilbakemeldingen fra ferjeselskapene er at ordningen i dag er svært lite brukt, men med unntak av noen få ferjesamband.

- Torghatten Nord rapporterer at ordningen er mye brukt på turistsamband som Bodø - Moskenes og Svolvær - Skutvik, kun sporadisk på andre samband.
- Fjord1 har rapportert inn tall fra 2015 der et enkeltsamband står for 728 bestillinger (trolig mest i forbindelse med anleggsarbeid på kai) mens resten av Fjord1s ferjesamband kun hadde 25 forhåndsbestillinger.
- Norled og FosenNamsos melder om lite/ikke i bruk på sine samband.

Dette indikerer at forhåndsbestilling kan gå ut som et generelt tilbud, men opprettholdes på enkeltsamband med spesielt behov.

Anbefaling:

Statens vegvesen foreslår at ordningen med forhåndsbestilling begrenses til ferjesamband med spesielle behov for dette, definert av løyvemyndighet.

Etter endring blir avsnitt 1 og 2 i pkt 10 i riksregulativet (og tilsvarende pkt 9 i AutoPASS-regulativ for ferjetakster) slik:

10. FORHÅNDSBESTILLING

10.1 Det skal gis adgang til bruk av forhåndsbestilling på samband der løyvemyndighet åpner for dette. Adgangen til forhåndsbestilling begrenses til maksimalt 30 % av ferjedekket.

Vegdirektoratet/løyvemyndighet kan gjøre unntak fra 30 %-grensen.