

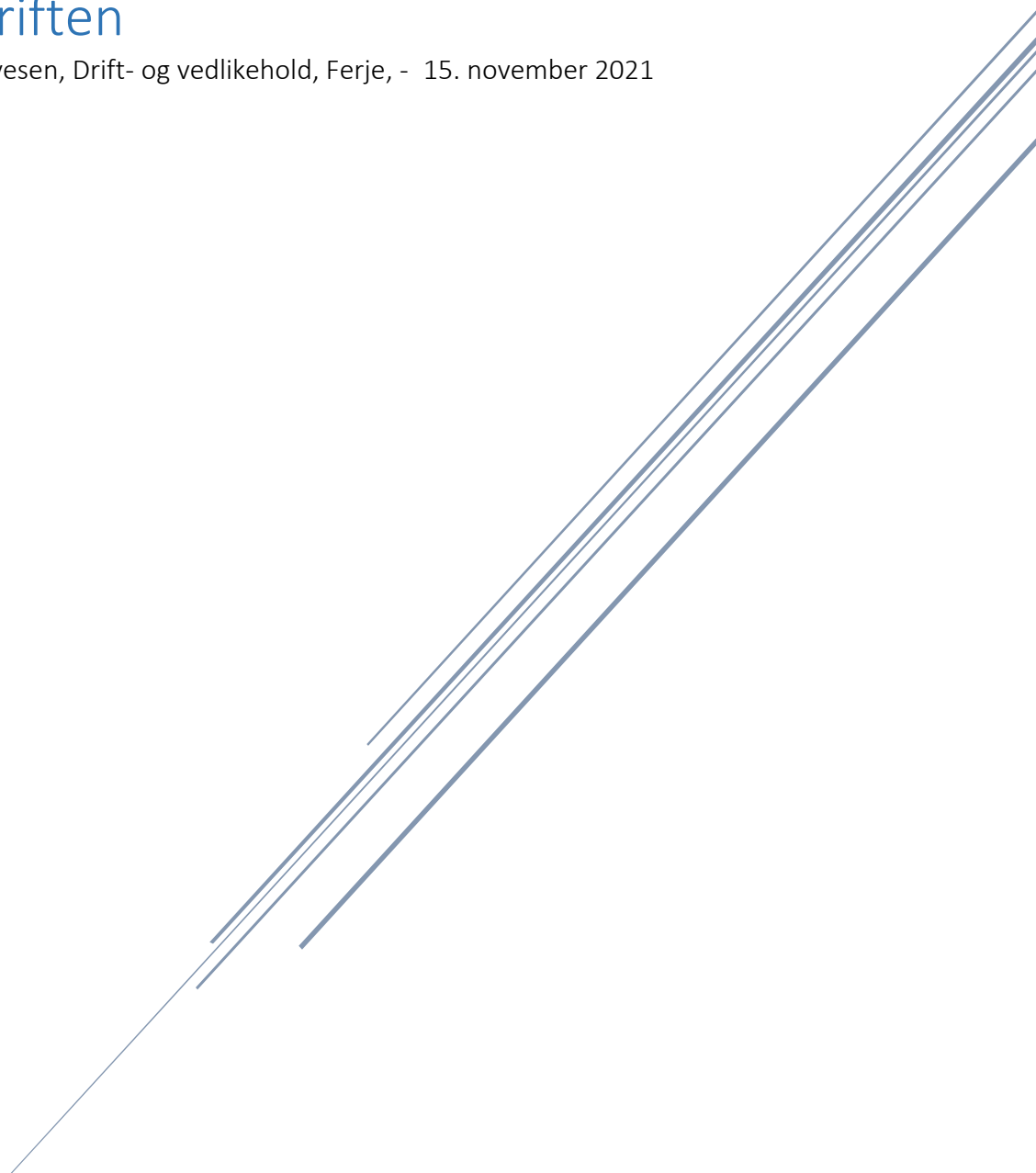


Statens vegvesen

Høringsnotat

Gjennomgang av takst- og rabattstrukturen i ferjedriften

Statens vegvesen, Drift- og vedlikehold, Ferje, - 15. november 2021



Innhold

1	Bakgrunn	2
1.1	Oppdraget med gjennomgang av takst- og rabattstrukturen i ferjedriften.....	2
1.2	Dagens ferjetakstregulativ og nasjonalt billetteringssamarbeid.....	2
1.2.1	AutoPASS-regulativ for ferjetakster	2
1.2.2	Riksregulativ for ferjetakster	3
1.2.3	Billetteringssamarbeidet AutoPASS for ferje	3
1.2.4	Fordeling av trafikk og type rabatt	3
2	Vurdering av tiltak	4
2.1	Konsekvensanalyse av endringer i takst- og rabattstrukturen i ferjedriften	5
2.2	Tiltak som bidrar til en enklere reisehverdag gjennom forenkling	5
2.2.1	Fjerning av 10 pst. brikkerabatt.....	5
2.2.2	Fjerning av særbestemmelse om redusert pris for liten bil med tilhenger.....	7
2.2.3	Redusere antall takstgrupper	8
2.3	Tiltak som bidrar til inntektssikring	9
2.3.1	Innføring av «FerryPay 2.0» med rabatt	9
2.4	Pendlervennlige tiltak.....	11
2.4.1	Innføring av FerryPay 2.0 som grunnrabatt + rabatt på utvalgte favorittsamband	11
2.4.2	Innføring av FerryPay 2.0 med grunnrabatt + Volumrabatt.....	12
2.4.3	Rabatt inspirert av bominnkreving på veg	14
2.4.4	Redusert pris for liten bil (AP1)	15
2.5	Variabel takst.....	16
2.6	Ordning for betaling for person	17
3	Statens vegvesens anbefaling for kjøretøybetaling	18
3.1	Grunnleggende utfordring med dagens konsept	18
3.2	Utfordringer i bestillingen	18
3.3	Anbefaling.....	18
3.3.1	Forskuddet fjernes.....	18
3.3.2	Innføring av «FerryPay 2.0» som erstatning for løsning med forskudd.....	19
3.3.3	Brikkerabatten på 10 pst. videreføres.....	19
3.3.4	Takstgruppe AP6 - AP9 slås sammen.....	19
3.3.5	Særbestemmelsen for liten bil med tilhenger fjernes	19
3.3.6	Særskilt innkreving om bord	19
3.3.7	Oppsummert	20
4	Statens vegvesens anbefaling for ordning for personbetaling	20

1 Bakgrunn

1.1 Oppdraget med gjennomgang av takst- og rabattstrukturen i ferjedriften

I brev datert 12. mars 2021 gav Samferdselsdepartementet Statens vegvesen oppdrag om å gjennomføre en helhetlig gjennomgang av takstregulativene.

Utgangspunkt for oppdraget er bl.a. samferdselsminister Hareides kommentar om behov for gjennomgang knyttet til representantforslag i Stortinget i desember 2020 (Dok. 8:17 og Dok 8:27) om høye krav til forskudd for å oppnå rabatt. Videre har et flertall i Stortinget gjort et vedtak om ferjetakster (Innst. 233 S (2020-2021) 23. februar i år, jf. Prop. 79 S (2020-2021), vedtak 661), der «*Stortinget ber regjeringen komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett 2021 med forslag til reduserte ferjetakster allerede for inneværende år, og en forpliktende plan for halvering av fergepriser på både riksvei- og fylkesveisamband. Løsninger for lavere takster for pendlere skal prioriteres og reduksjonen skal finansieres av staten*».

I oppdragsbeskrivelsen har Samferdselsdepartementet blant annet bedt om vurdering av ordninger for passasjerbetaling, variabel takst, volumbasert rabatt, rabatt inspirert av bominnkreving på veg og vurdering av ev. endring av nivå for forskuddsbeløpet som er nødvendig for å oppnå rabatt. Det blir presisert at opplistingen ikke er uttømmende og at Statens vegvesen står fritt til også vurdere andre relevante forhold.

Som bakteppe for gjennomgangen har vi satt opp noen punkter som tiltakene kan knyttes til.

- Hensyn til pendlere
- Enklere reisehverdag/forenkling
- Inntektssikring
- Variabel pris

1.2 Dagens ferjetakstregulativ og nasjonalt billetteringssamarbeid

Statens vegvesen forvalter de to ferjetakstregulativene AutoPASS-regulativ for ferjetakster og Riksregulativ for ferjetakster. Forvaltningen skjer på vegne av Samferdselsdepartementet som er takstmyndighet for riksveiferjesamband.

Fylkeskommunene er takstmyndighet for egne fylkesveisamband, men de statlige regulativene benyttes for de aller fleste ferjereiser på fylkeskommunale samband. AutoPASS-regulativ for ferjetakster og Riksregulativ for ferjetakster kan derfor sies å fungere som nasjonale ferjetakstregulativ som bidrar til enhetlige billetteringsbestemmelser for ferjereiser langs kysten.

De to regulativene er identiske på de mest sentrale områdene. Det som i hovedsak skiller regulativene er personbetaling og betalingsmiddel.

Kunder som tegner AutoPASS-ferjeavtale oppnår rabatt mot innbetaling av et forskudd. Krav til forskudd er regulert i 3 grupper med utgangspunkt i innmeldte kjøretøys lengde. Bedrifter oppnår 40 pst. rabatt og private oppnår 50 pst. rabatt.

For kjøretøy med AutoPASS-brikke, men uten AutoPASS-ferjeavtaleyttes det 10 pst. brikkerabatt. Betalingen skjer da gjennom brikkeutsteders fakturering.

1.2.1 AutoPASS-regulativ for ferjetakster

AutoPASS-regulativ for ferjetakster regulerer betaling for kjøretøy og bruk av AutoPASS-brikke og kjennemerkelesing som rabattgivende betalingsmiddel.

AutoPASS-regulativ for ferjetakster har en litt annen inndeling i lengdegrupper enn Riksregulativ for ferjetakster. AutoPASS-regulativ for ferjetakster sine lengdegrupper står bedre i forhold utviklingen i kjøretøylengder.

Krav om kontaktfri billettering som en del av covid19-tiltakene, har medført at de fleste ferjesamband har gått over til AutoPASS-regulativ for ferjetakster. Alle riksveiferjesamband er nå permanent over på dette regulativet, med unntak av Moss-Horten. Det kan se ut til at riksveiferjesambandene og de fleste fylkesveiferjesamband vil holde på AutoPASS-regulativ også når covid19-tiltakene trappes ned.

1.2.2 Riksregulativ for ferjetakster

Riksregulativ for ferjetakster inkluderer betaling for person og bruk av AutoPASS-ferjekort som rabattgivende betalingsmiddel. Når covid-19 tiltakene blir fjernet, står en trolig tilbake med bare et fåtall ferjesamband som benytter Riksregulativ for ferjetakster.

1.2.3 Billetteringssamarbeidet AutoPASS for ferje

Både AutoPASS-regulativ for ferjetakster og riksregulativ for ferjetakster kan benyttes innenfor samarbeidet.

Med unntak av noen ferjesamband i Trøndelag, Rogaland, Innlandet og rv. 19 Moss-Horten inngår de fleste ferjesamband i Norge i billetteringssamarbeidet AutoPASS for ferje. Detaljert informasjon om rutiner, regler, samband og priser finnes på nettstedet autopassferje.no

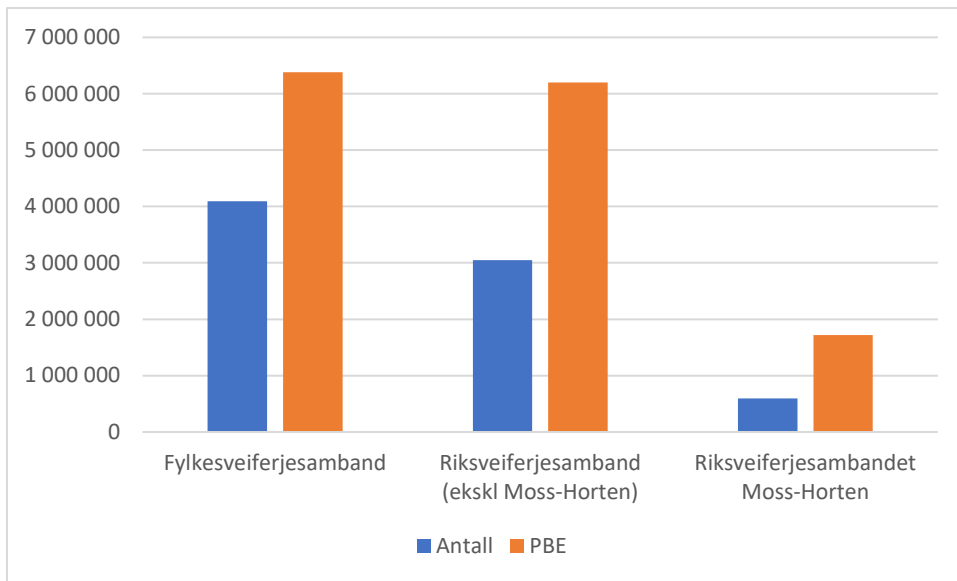
Samarbeidet bygger på at alle reiser som er registrert av ferjeselskapene blir samlet og behandlet hos en sentral tjenesteleverandør. Behandlingen hos sentral tjenesteleverandør består i hovedsak av kategorisering, prising, rabatter og innkreving. Innrapporterte reiser som ikke blir belastet en AutoPASS-ferjekonto, blir enten trukket fra FerryPay-kredittkortavtale, fakturert eller videresendt til brikkeutstederselskap for innkreving der.

Kunden får tilgang til informasjon om blant annet gjennomførte reiser og pris gjennom web-grensesnitt, enten hos sentral tjenesteleverandør for AutoPASS for ferje eller utsteder av AutoPASS-brikke.

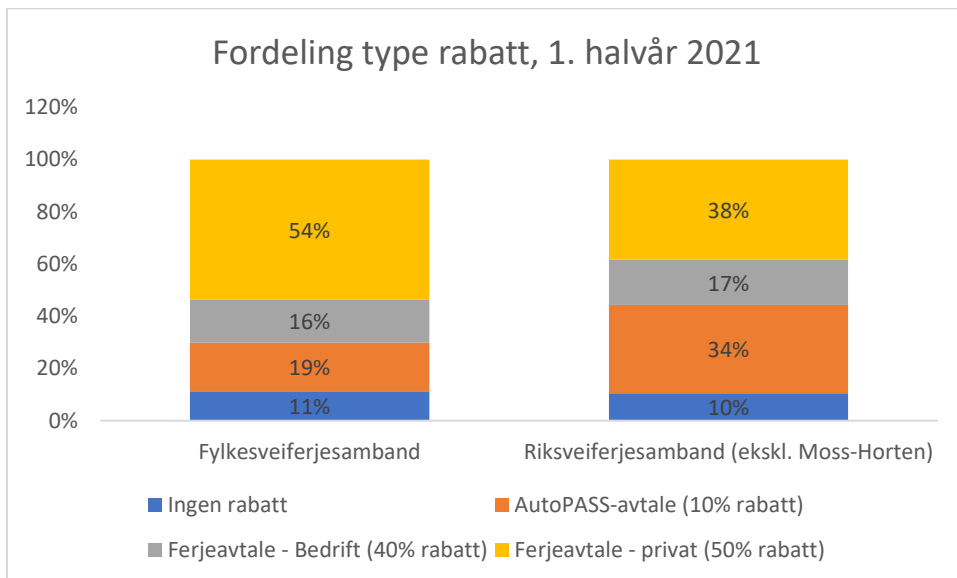
1.2.4 Fordeling av trafikk og type rabatt

Fordelingen i trafikk mellom riks- og fylkesveiferjesamband 1. halvår 2021 er vist i figur 1, og fordeling av fullpris og rabattvarianter er vist i figur 2.

Figur 1: Fordeling av kjøretøy 1. halvår 2021



Figur 2: Fordeling av antall kjøretøy ved fullpris og rabattvarianter 1. halvår 2021



2 Vurdering av tiltak

Statens vegvesens vurderinger bygger på erfaring gjennom lang tids forvaltning av ferjetakstregulativene, forvaltning av ferjekontrakter og drift av nasjonalt billetteringssamarbeid.

De foreslåtte tiltakene har økonomiske, kundemessige og samfunnsmessige konsekvenser. Oslo Economics har utarbeidet en rapport som belyser ev. konsekvenser og som Statens vegvesen støtter sine vurderinger på. Nullalternativet for beregningen er basert på priser pr 1. januar 2021.

I vedtaket som Stortinget fattet 23. februar 2021 står det at løsninger for lavere takster for pendlere skal prioriteres. Det er ikke entydig hvem som er *en pendler*. Ett av kriteriene for å være pendler iht. Skatteetatens definisjon er at personen må overnatte borte på grunn av jobb. I Store norske leksikon beskrives en pendler som følger:

En pendler er en arbeidstager med bosted i én kommune og arbeidssted i en annen.

En dagpendler reiser til arbeidsstedet daglig. En ukependler reiser derimot hver uke eller sjeldnere, for eksempel slik at vedkommende overnatter nær arbeidsstedet mellom arbeidsdagene, men bor hjemme fra fredag kveld til mandag morgen.

Statens vegvesen har tolket det offentlige ordskiftet i forkant av stortingets vedtak dithen at det ligger mer i beskrivelsen i vedtaket om å prioritere pendlere enn å bare prioritere de som overnatter borte på grunn av jobb, de som reiser på tvers av kommunegrenser grunnet jobb eller de som reiser til/fra arbeidsstedet daglig.

Det å pendle er ett av en lang rekke formål som kan ligge bak en ferjereise. Andre formål kan blant annet være yrkestransport, private ærend eller tjenestereiser. For å kunne vurdere om pendlere blir prioritert er det ønskelig å finne indikatorer for denne gruppen. Det eksisterer ingen slik identifikasjon i dag, og det vurderes å være store utfordringer relatert til personvernet ved å etablere et billetteringssystem som krever kjennskap til reisens formål.

På bakgrunn av det overstående har vi benyttet en utvidet definisjon av hva som er en pendler, nemlig at: «*En pendler er en kunde med stort reisevolum og store reisekostnader*». Dette er gjort for å kunne vurdere om pendlere blir prioritert av tiltak innenfor takst- og rabattstrukturen. Den utvidede definisjonen av hva som er en pendler inkluderer mer enn det som normalt legges i begrepet, blant annet fritidsreiser og yrkestransport.

2.1 Konsekvensanalyse av endringer i takst- og rabattstrukturen i ferjedriften

Som grunnlag for gjennomgang av takst- og rabattstrukturen har Oslo Economics, på oppdrag fra Statens vegvesen, utarbeidet en konsekvensanalyse.

I analysen «Konsekvensanalyse av endringer i takst- og rabattstrukturen i ferjedriften», har Oslo Economics vurdert konsekvensene av en rekke potensielle endringer/justeringer i takst- og rabattstrukturen i ferjedriften. Rapporten er benyttet som grunnlag for beskrivelsene under punkt 2-2.6. I rapporten blir i konsekvensene presentert samlet for riks- og fylkesveiferjedriften.

2.2 Tiltak som bidrar til en enklere reisehverdag gjennom forenkling

I arbeidet med ferjetakstregulativ er det lett å ty til særbestemmelser for å løse spesielle tidsaktuelle problemstillinger. Ulempen er at særbestemmelser ofte medfører tekniske spesialløsninger, som skal utvikles og vedlikeholdes, og gir spesielle kommunikasjonsutfordringer overfor trafikantene. Statens vegvesen mener at betalingskonseptene, i den grad det er mulig, bør holdes enkle å forstå og drifte.

I det følgende vil vi belyse tre tiltak som kan gi enklere billettering og en enklere reisehverdag for trafikantene; fjerning av 10 pst. brikkerabatt, fjerning av særbestemmelse om redusert pris for liten bil med tilhenger og redusere antall takstgrupper.

2.2.1 Fjerning av 10 pst. brikkerabatt

Bakgrunn

I forbindelse med innføring av AutoPASS i ferjedriften ble en rabatt, tilsvarende den daværende brikkerabatten på 10 pst. for bompengeneinnkreving på vei, tatt inn i AutoPASS-regulativ for ferjetakster. Denne brikkerabatten skulle være et insitament for at kunder, som ikke tegner AutoPASS-ferjeavtale, skaffet seg brikke. Dette gir enkel og sikker innkreving gjennom faktura fra kundens valgte brikkeutsteder for denne kundegruppen. Brikkerabatten for bompaseringer på vei ble senere hevet til 20 pst. for lette kjøretøy og fjernet for tyngre kjøretøy, uten at det ble gjort endringer i brikkerabatten på ferjereiser.

Tall fra første halvår 2021 viser slik andel kjøretøy som har betalt gjennom sentral brikkeavtale med 10 pst.:

Jan - jun 2021	Antall reiser totalt	Antall reiser med 10 pst. brikkerabatt	Andel brikkerabatt
Fylkesvei	4 388 629	810 432	18,47 %
Riksvei	3 072 688	1 040 356	33,86 %
Sum	7 461 317	1 850 788	24,81 %

Det er heftet usikkerhet ved hvor representativ andel brikkerabatt første halvår 2021 er for fremtidige år. Dette som følge av endret trafikkmønster på grunn av tiltak knyttet til covid19-pandemien, men det gir en indikasjon på andelen.

Sett fra Statens vegvesens ståsted har det vært lite fokus på brikkerabatten fra kundene. Vi har en antagelse om at mange mottar denne rabatten uten å ha gjort et aktivt valg.

Tiltaket innebærer å fjerne rabatten, slik at det ikke gis noen rabatt kun for å ha AutoPASS-brikke.

Vurdering

Bestemmelsen skulle gi insitamant til at flest mulig kjøretøy skaffet seg brikke med tanke på effektiv innkreving gjennom brikkeutsteders innkrevingssystem. Innføring av obligatorisk brikke i tyngre kjøretøy har imidlertid redusert behovet for et slikt insitamant. En stor andel AutoPASS-ferjeavtaler, som krever brikke, reduserer også behovet for et slikt insitamant. Vi anser derfor ikke lenger 10 pst. brikkerabatt som en avgjørende faktor for om trafikanter anskaffer brikke.

Fjerning av denne rabatten kan gi merinntekter ved at færre får rabatt. En fjerning kan også til en viss grad føre til at flere tegner AutoPASS-ferjeavtale, med høyere rabatt. Vi tror at en slik overgang vil være begrenset, siden mange som har fått 10 pst. brikkerabatt antageligvis har fått dette uten å ta et aktivt valg da brikken er installert grunnet andre formål enn ferjereisen.

Tar en bort denne rabatten, vil fullprisbetaling ved bruk av brikke likevel kunne kreves inn gjennom brikkeutsteder.

I bestillingen fra Samferdselsdepartementet står det at pendlere skal prioriteres, og det er trolig svært få pendlere som reiser med brikkerabatt og ikke med AutoPASS-ferjeavtale, som gir 40 eller 50 pst. rabatt.

Rabatt tildeles normalt ved en motytelse fra kunden, og det å skaffe seg brikke må regnes som en svært liten motytelse. Er det et mål å bygge et enkelt og lettfattelig ferjebetalingskonsept, så er brikkerabatten en «odde» som dukker opp innimellom fullpris og rabatt ved AutoPASS-ferjeavtale.

Oslo Economics har i sin rapport beregnet at den årlige effekten av å fjerne denne rabatten vil være om lag 110 mill. kr i økte billettinntekter. Beregningen er heftet med usikkerhet, blant annet knyttet til forutsetningen om at ingen av de som i nullalternativet reiser med 10 pst. rabatt velger å gå over til løsninger der de kan oppnå enten 40 eller 50 pst. rabatt.

Analysen viser at kundegruppen som tidligere fikk 10 % rabatt vil ha en gjennomsnittlig prisøkning på 11,8 pst., forutsatt at de ikke tegner AutoPASS-ferjeavtale.

Oslo Economics vurderer at tiltaket har middels positiv konsekvens (++) med tanke på enklere reisehverdag for de reisende.

Statens vegvesen vurderer tiltaket som praktisk og teknisk gjennomførbart.

Konsekvensene for kundene ved bortfall av 10 pst. brikkerabatt, vurderes som små og med bortimot ingen konsekvenser for pendlere som prioritert gruppe. En fjerning av denne rabatten vil også gjøre det nasjonale billetteringskonseptet enklere å forstå.

Reisende med AutoPASS-brikke har imidlertid en stor verdi med tanke på rimelig og sikker innkreving av utestående fra reisende som ikke har tegnet ferjeavtale.

2.2.2 Fjerning av særbestemmelse om redusert pris for liten bil med tilhenger

Bakgrunn

Særbestemmelsen gir lavere takst for kombinasjonen liten bil med tilhenger, enn om takst skulle fastsettes etter samlet lengde. Historisk bakgrunn for regelen er usikker.

Sammenlignet med et kjøretøy med lik samlet lengde, så medfører særbestemmelsen at et kjøretøy med henger oppnår en rabatt. Bestemmelsen strider dermed mot eksisterende prinsipp om at størrelsen på kapasiteten som kjøretøyet tar opp på ferjedekket skal ha betydning for prisen. Som et eksempel kan et kjøretøy i takstgruppe AP1 (under 6,01 meter) med henger oppnå en prisfordel på mellom 22 og 49 pst. på Lavik-Oppedal, se eksempel i tabellen under.

Lavik - Oppedal sone 6 pr 01.01.2021						
	AP1 (<6,01m)	AP1*2 (<10m)	AP1*3 (>10m)	AP1*3 (>10m)	AP1*3 (>10m)	AP1*3 (>10m)
Pris med særbestemmelse for liten bil med tilhenger	145	290	435	435	435	435
Pris uten særbestemmelser for et stort kjøretøy		AP3 (8,01-10m)	AP4 (10,01-12,5m)	AP5 (12,51 - 14,5m)	AP6 (14,51 - 17,5)	AP7 (17,51-19,5)
		453	560	659	786	848
Prisfordel for særbestemmelse i kroner		163	125	224	351	413
Prisfordel for særbestemmelse i %		-36 %	-22 %	-34 %	-45 %	-49 %

Statens vegvesen foreslo i 2016 å fjerne særbestemmelsen på bakgrunn av tekniske utfordringer med presis klassifisering i automatiske anlegg. Det er per nå ikke avklart om forslaget skal innføres i regulativene.

Vurdering

Den store ulempen ved fjerning av særbestemmelsen er at taksering basert på samlet lengde blir dyrere for disse reisende.

Siden særbestemmelsen gir fordeler for bl.a. bil med campingvogn, har den medført press fra eiere av bobiler som har samme formålet med reisene, men ikke dekkes av særbestemmelsen. Bortfall av særbestemmelsen vil kunne påvirke reiselivsnæringen i sommersesongen, spesielt der ferjesamband er en viktig del av veien til en campingplass.

For å kunne identifisere et kjøretøy med rett til taksering etter særbestemmelsen, må det i automatiske anlegg etter dagens regler, i fart identifiseres at kjøretøyet (trekkvogn) ikke er over 3500 kg og ikke er lengre enn 6 meter, at det faktisk er en tilhenger bak og om den samlede lengde av kjøretøy og henger er over eller under 10 meter. Verst å identifisere er kjøretøy med båthenger uten båt. For at klassifiseringen skal bli mest mulig korrekt er det bygget inn en del støtterutiner på kai og baksystem der noen av rutinene også er manuelle. Manuelle rutiner er uheldig i et sentralsystem med stort transaksjonsvolum. Ved manuell registrering med kjennemerkeleser er det noe enklere i og med at mannskap visuelt ser at det er en tilhenger bak og om trekkvognen er liten og lett.

Fjerning av særbestemmelsen bidrar til forenkling av takstregulativene slik at det blir enklere å forstå og å administrere.

I analysen har Oslo Economics sett på konsekvensene av å fjerne særbestemmelsen. De har beregnet at prisen for liten bil med tilhenger under 10 meter vil øke med gjennomsnittlig 43,6 pst. og at prisøkningen for liten bil med tilhenger over 10 meter vil øke med gjennomsnittlig 18,8 pst. De årlige billettinntektene er beregnet å øke med om lag 40 mill. kr.

Fjerning av særbestemmelsen er estimert til å gi en reduksjon i trafikk på 4,4 pst. for liten bil med tilhenger under 10 meter og en reduksjon på 1,9 pst. for liten bil med tilhenger over 10 meter.

Oslo Economics vurderer at tiltaket har middels positiv konsekvens (++) med tanke på enklere reisehverdag for de reisende.

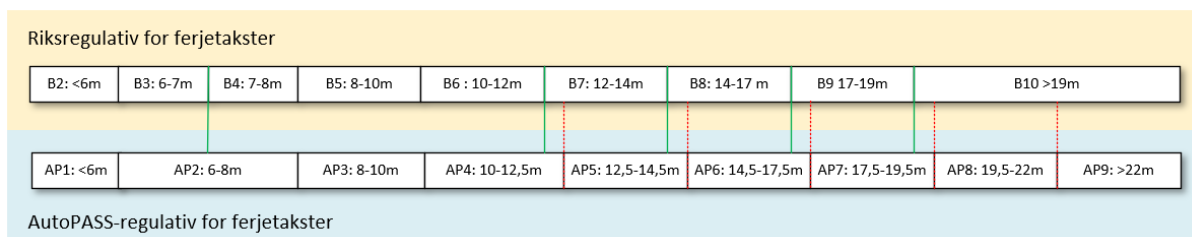
Statens vegvesen vurderer tiltaket som praktisk og teknisk gjennomførbart.

Bortfallet av særbestemmelsene for liten bil med tilhenger vil ikke berøre de fleste pendlere som prioritert gruppe. Bortfallet vil bidra til forenkling av ferjetakstene, og til at prinsippet om at det betales for den plassen som opptas på dekk styrkes. I tillegg vil en teknisk utfordring knyttet til korrekt taksering i automatiske anlegg fjernes.

2.2.3 Redusere antall takstgrupper

Bakgrunn

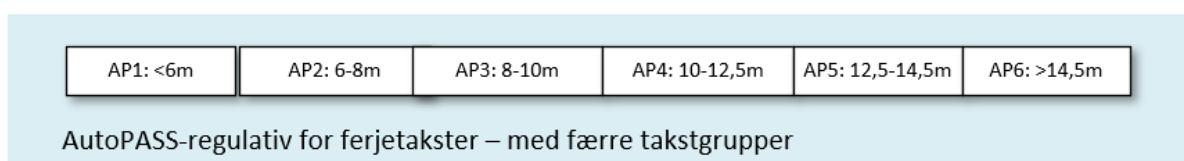
Takstgruppene knyttet til ferjetakstregulativene ser slik ut:



Presisjon knyttet til taksering i korrekt takstgruppe kan være utfordrende. Spesielt krevende er det dersom kjøretøyets lengde ligger tett opp til overgangen mellom to takstgrupper, slik at det må måles med høy presisjon for at takseringen skal bli korrekt. På ferjesamband med fastmonterte automatiske anlegg er det gjerne værforholdene (regn, snø, sludd og støv) som kan gi unøyaktige lengdemålinger. På ferjesamband med mobile kjennemerkelesere er problemet mindre siden takstgruppe blir valgt av mannskapet som betjener enheten. Værforholdene virker ikke inn her, men det krever at mannskapet har erfaring og ev. tar i bruk hjelpemidler ved tvilstilfeller.

For å redusere antall mulige feilkilder kan et tiltak være å redusere antall takstgrupper og dermed antall utfordrende overganger mellom takstgrupper. En reduksjon i antall takstgrupper må medføre en endring i pris for noen kjøretøy.

Etter sammenslåing av takstgruppene AP6 til AP9 ser takstgruppesammensetningen slik ut:



I analysen har Oslo Economics lagt til grunn at prisen i dagens takstgruppe AP6 legges til grunn for ny takstgruppe AP6.

Vurdering

Forutsatt at takst settes tilsvarende takst for AP6, vil de korteste kjøretøyene (AP6) innenfor de sammenslåtte takstgruppene få uendret takst og de lengste (AP7 – AP9) få det billigere. En konsekvens av dette er at det kan bli flere store kjøretøy som kan utfordre kapasiteten på et ferjesamband. Eksempel på en slik utvikling er at det gradvis åpnes for økt bruk av modulvogntog som har maksimal tillatt lengde på 25,25 meter.

En fordel med sammenslåtte takstgrupper er at det er robust med tanke på ev. å fange opp utvikling av nye kjøretøykonsept for større kjøretøy, som kunne havnet tett opp mot skillene mellom takstsonene. En annen fordel er at justering av tilhengerdrag før innkjøring i målesone, ikke lenger gir noen fordel ved takstfastsettelse.

Ved sammenslåing av takstgruppene blir risikoen for feilmåling redusert ved at det blir tre færre overganger mellom takstgrupper der feilmåling kan slå ut. Ved å legge ny pris lik AP6 er den økonomiske risikoen ved ev. feilmåling i overgangen mellom AP5 og AP6 den samme som i dag.

Inndelingen i takstgrupper bygger på lengdeintervall og prisene øker til høyere takstgruppe kjøretøyet blir plassert i. I utgangspunktet ser prinsippet rettferdig ut sammenlignet med plassen som opptas på dekk. Lengdeintervallene er imidlertid ikke konsekvent like lange og prisen pr meter innenfor takstgruppene varierer også mellom takstsonene. Pris for lange kjøretøy omregnet i PBE er lavere enn for kjøretøy i AP1. En sammenslåing av takstgruppe AP6-AP9 svekker altså bare til en viss grad prinsippet om at prisen skal stå i forhold til kjøretøyet lengde.

Et annet argument for å slå sammen takstgruppene AP6 til AP9, er at det i disse takstgruppene er relativt få kjøretøy i de lengste takstgruppene og at prismodellen gir lavere individuell prisforskjell enn i de andre gruppene med kortere kjøretøy.

I analysen har Oslo Economics vurdert konsekvensen av at takstgruppene AP6-AP9 slås sammen og at ny takst settes lik takst for takstgruppen AP6. Dette gir uendret takst for kjøretøy i takstgruppe AP6 og redusert takst for kjøretøy i takstgruppene AP7-AP9. Analysen viser at tiltaket reduserer billettinntektene i riks- og fylkesveiferjedriften med om lag 27 mill. kr per år. Gjennomsnittstakst for gruppen er beregnet å bli redusert med om lag 3,5 pst.

Statens vegvesen vurderer tiltaket som praktisk og teknisk gjennomførbart.

De økonomiske konsekvensene avhenger av hva takst for den nye takstgruppen settes til.

2.3 Tiltak som bidrar til inntektssikring

Sikring av inntekter i denne gjennomgangen går på å redusere mulighetene for tap etter at kjøretøyet er registrert og kategorisert, og altså ikke i form av å hindre at kjøretøyet ikke registreres når ferjereisen gjennomføres.

I det følgende vil vi belyse et tiltak som kan bidra til økt inntektssikring; innføring av «FerryPay 2.0» med rabatt.

2.3.1 Innføring av «FerryPay 2.0» med rabatt

Bakgrunn

Et vanlig prinsipp for å oppnå rabatt er at kunden må oppfylle en eller annen motytelse eller vilkår. I ferjebilletteringen har en slik motytelse for å oppnå 40 eller 50 pst. rabatt i hovedsak vært krav til

innbetaling av forskudd. Kravet til forskudd varierer avhengig av kjøretøyets lengde, antall kjøretøy og om avtaleparten er privatperson eller bedrift. Om rabattsats er 40 eller 50 pst. avhenger av om avtaleparten er privatperson eller bedrift.

Dagens ordning med forskudd hevdes av noen å være usosialt i og med at ikke alle private har mulighet til å binde opp midler i et forskudd.

Før overgangen til billetteringssamarbeidet AutoPASS for ferje, kunne et verdikort med innbetalt forskudd flyte mellom kjøretøy innenfor samme gruppering av takstgrupper. Etter overgang til AutoPASS for ferje ble det satt en grense på to kjøretøy pr avtale for private avtaler, noe som mange mener er for få kjøretøy.

For bedriftsavtaler (AutoPASS-ferjeavtale - bedrift) er det et forskudd pr kjøretøy, men med ubegrenset antall kjøretøy pr avtale. Vi har mottatt innspill om at regelen om at alle kjøretøy, uansett bruksvolum, teller med i kravet til innbetalt forskudd for en avtale, kan være finansielt krevende for bedrifter.

I motsetning til etterskuddsfakturering, gir ordningen med forskudd enkel, sikker og rimelig innkreving av billettinntektene.

I dag tilbys en ny løsning primært for turister kalt FerryPay, uten rabatt. Det kan være et alternativ å utvide denne løsningen til «FerryPay 2.0», der gis rabatt mot at kontoen er tilknyttet et gyldig debet- eller kredittkort. Navnet «FerryPay 2.0» brukes som arbeidstitel i høringen for å skille oppgradert løsning med rabatt fra den opprinnelige varianten (FerryPay).

I analysen har Oslo Economics vurdert konsekvensene av å innføre en variant av tiltaket. I analysen er det lagt til grunn følgende endringer fra null-alternativet:

- Eksisterende rabattordninger opphører
- Det innføres rabatt på 30 pst. for reisende som benytter FerryPay 2.0, forutsatt at avtalen er tilknyttet et gyldig betalingskort.

Vurdering

Krav om gyldig debet- eller kredittkort kan gi lettere adgang til rabatt enn dagens krav om forskudd, noe som kan bidra til at flere benytter ordningen enn i dag. I Oslo Economics sine beregninger forutsetter de at 50 pst. av de som reiser uten avtale vil gå over til FerryPay 2.0. Dersom endringen skal være provenynøytral kan dette medføre at rabattsatsen må settes lavere. For pendlere og næringslivet, som ofte har 40 eller 50 pst. rabatt i dag, vil dette gi en økt reisekostnad

Gjennom å kunne bidra til å øke antall reiser som gjennomføres med et avtaleforhold, kan FerryPay 2.0. gi en sikrere innkreving av billettinntekter som kreves inn etterskuddsvis.

Grunnet gebyrer ved bruk av betalingskort forventes økt transaksjonskostnad sammenlignet med transaksjoner for reiser med AutoPASS-ferjeavtale.

Analysen til Oslo Economics viser at endring i pris og trafikk etter innføring av FerryPay 2.0 varierer avhengig av om de reisende tidligere har hatt AutoPASS-ferjeavtale, AutoPASS-avtale eller reiste uten avtale. Oslo Economics har beregnet konsekvensene av å innføre 30 pst. rabatt som opplistet under. I beregningen er det forutsatt at alle som i nullalternativet har AutoPASS-ferjeavtale, vil ta i bruk FerryPay 2.0. I tillegg er det forutsatt at 50 pst. av alle reisende som i dag ikke har AutoPASS-ferjeavtale, også vil ta i bruk FerryPay 2.0.

Analysen viser at tiltaket gir følgende endringer i pris for de reisende:

- For reisende med FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-ferjeavtale (privat), øker prisen med 40 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-ferjeavtale (bedrift), øker prisen med 17 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-avtale, faller prisen med 22 pst.
- For reisende uten FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-avtale, øker prisen med 11 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 som tidligere reiste uten avtaler faller prisen med 30 pst.
- For reisende uten FerryPay 2.0 som tidligere reiste uten rabatt er det ingen endring i pris

Totalt viser beregningen til Oslo Economics at trafikken totalt reduseres med om lag 2 prosent, og at inntektene økes med om lag 290 mill. kr.

Oslo Economics vurderer at tiltaket har middels positiv konsekvens (++) med tanke på enklere reisehverdag for de reisende.

Tiltaket vurderes som gjennomførbart, men Statens vegvesen har ikke full oversikt over alle tekniske og praktiske sider ved overgangen, og flere detaljer vil måtte utredes nærmere om tiltaket skal innføres.

Beregningene til Oslo Economics viser at årlig inntekt fra ferjedriften kan øke med om lag 290 mill. kr. Beregningen er heftet med usikkerhet. Usikkerheten er i stor grad knyttet til hvor stor andel av de som i dag reiser med 0 eller 10 pst. rabatt som vil gå over til å reise med 30 pst. rabatt. I kombinasjon med usikkerheten knyttet til representativiteten til datagrunnlaget i analysen til Oslo Economics, så gjør dette at beregnet effekt kan komme til å avvike fra faktisk effekt.

Hvor mye det offentlige og private skal dekke av kostnaden ved ferjedriften har ikke vært del av oppdraget. Dersom tiltaket skal innføres kan det vurderes om det generelle takstnivået skal reduseres slik at tiltaket blir provenynøytralt, alternativt om det er aktuelt med en ytterligere reduksjon i samsvar med politiske ønsker om redusert ferjetakst.

2.4 Pendlervennlige tiltak

I denne gjennomgangen har vi benyttet en utvidet definisjon av hva som er en pendler, nemlig at: «En pendler er en kunde med stort reisevolum og store reisekostnader». Se beskrivelse under pkt. 2 for mer informasjon.

I det følgende vil vi belyse to tiltak som kan gi fordeler for pendlere; innføring av FerryPay 2.0 som grunnrabatt + rabatt på utvalgte favorittsamband og innføring av FerryPay 2.0 med grunnrabatt + Volumrabatt.

2.4.1 Innføring av FerryPay 2.0 som grunnrabatt + rabatt på utvalgte favorittsamband

Bakgrunn

Et alternativ for tiltak som vil nå pendlere, dvs. trafikanter med stort reisevolum og store reisekostnader, kan være å premiere med rabatt på den enkelte kundes «favorittsamband».

Det er et stort antall variasjoner som kan tenkes ved bruk av favorittsamband, og hvordan tiltaket innrettes vil påvirke virkingen og den økonomiske effekten for både private og næringslivet. I gjennomgangen til Oslo Economics er det tatt utgangspunkt i følgende endringer fra nullalternativet:

- Eksisterende rabattordninger opphører

- Det innføres rabatt på 30 pst. for reisende som benytter FerryPay 2.0, forutsatt at avtalen er tilknyttet et gyldig debet- eller kredittkort. Rabatten utvides til 60 pst. på inntil tre samband som bestemmes av bruker.

Vurdering

Antall favorittsamband er satt til 3 i Oslo Economics rapport. Dette kan være et treffsikkert antall om formålet er å treffe det meste som kan defineres som pendler-reiser for en privatperson. Tilsvarende vil gjelde for transportbedrifter der det enkelte kjøretøy benyttes på få samband. For transportbedrifter som har kjøretøy som benyttes på et stort antall ferjesamband, vil ordningen med 3 favorittsamband være lite egnet.

Analysen til Oslo Economics viser at tiltaket gir følgende endringer i pris for de reisende:

- For reisende med FerryPay 2.0 og rabatt på favorittsamband som tidligere hadde AutoPASS-ferjeavtale, faller prisen med gjennomsnittlig 15 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 og rabatt på favorittsamband som tidligere hadde AutoPASS-avtale, faller prisen med 51 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 og rabatt på favorittsamband som tidligere reiste uten avtaler, faller prisen med 55 pst.
- For reisende uten FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-avtale, øker prisen med 11 pst.
- For reisende uten FerryPay 2.0 som tidligere reiste uten rabatt er det ingen endring i pris

Oslo Economics vurderer at tiltaket har stor positiv konsekvens (+++) med tanke på enklere reisehverdag for de reisende.

Tiltaket vurderes som gjennomførbart, men Statens vegvesen har ikke full oversikt over alle tekniske og praktiske sider ved overgangen, og flere detaljer vil måtte utredes nærmere om tiltaket skal innføres.

Innføring av rabatt på favorittsamband er av Oslo Economics beregnet å redusere inntektene i ferjedriften med om lag 570 mill. kr per år. Det er mulig å gjøre tiltak for å justere denne effekten, enten ved å endre antall favorittsamband, ved å endre rabattsatsene eller ved å endre ordinær takst.

I analysen har Oslo Economics forutsatt at halvparten av de som i nullalternativet reiser med 0 eller 10 pst. rabatt går over til den nye ordningen. Ved denne løsningen endres terskelen for å oppnå rabatt fra å inngå avtale og betale forskudd til å inngå avtale og velge inntil tre samband. Vår vurdering er at dette gir en betydelig reduksjon i terskelen for å reise rabattert, og at en større andel enn halvparten kan forventes å gå inn i den nye løsningen, noe som vil gi økt inntektsreduksjon enn det som er beregnet.

Av tiltakene som blir vurdert i rapporten til Oslo Economics, blir dette tiltaket trukket frem som det tiltaket som bør prioriteres dersom formålet er at pendlere skal komme bedre ut.

2.4.2 Innføring av FerryPay 2.0 med grunnrabatt + Volumrabatt

Bakgrunn

Et alternativ for tiltak som vil nå pendlere, kan være å gi økt rabatt for de med høyt reisevolum.

Volum kan beregnes basert på antall reiser eller reisekostnad. Opptjening av volum bør skje per avtale slik at kunden slipper å vurdere hvilke kjøretøy som benyttes med tanke på optimalisering av rabatt. I gjennomgangen til Oslo Economics er det tatt utgangspunkt i følgende endringer fra nullalternativet:

- Eksisterende rabattordninger opphører
- Det innføres 30 pst. for reisende som benytter FerryPay 2.0, forutsatt at avtalen er tilknyttet et gyldig debet- eller kredittkort. Rabatten utvides til 80 pst. fra og med den 9. reisen i en kalendermåned. Telling av antall reiser nullstilles hver måned.

Vurdering

Fordeler, ulemper og konsekvenser ved å innføre FerryPay 2.0. i kombinasjon med volumrabatt, vil i stor grad avhenge av hvilken innretting som velges. Noen kriterier som må defineres er: Antall reiser innenfor en periode som er nødvendig for å oppnå rabatt, hva skal perioden defineres som, antall kjøretøy som kan inngå i en avtale, rabattsatser, generelt takstnivå m.m.

Konsekvensene av volumrabatt kan være vanskelig å definere dersom innslagspunkt for private og bedrifter skal være likt. En stor transportbedrift vil få rabatt etter svært kort tid og i praksis 80 pst. rabatt for bortimot all trafikk. For en liten håndverksbedrift kan reisevolum, og dermed et rimelig innslagspunkt, ligge på samme nivå som for privatpersoner.

Rabatt basert på volum vil redusere ferjekostnadene for reiser der volumrabatt oppnås. Dette bidrar til økt incentiv for å bruke kjøretøy på disse reisene sett opp mot alternativene (andre reisemåter eller at reisen ikke gjennomføres).

Analysen til Oslo Economics viser at tiltaket gir følgende endringer i pris for de reisende:

- For reisende med FerryPay 2.0 og volumrabatt som tidligere hadde AutoPASS-ferjeavtale, faller prisen med gjennomsnittlig 62 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 og volumrabatt som tidligere har hatt AutoPASS-avtale, faller prisen med 78 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-ferjeavtale, øker prisen med gjennomsnittlig 33 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-avtale, faller prisen med 22 pst.
- For reisende uten FerryPay 2.0 som tidligere hadde AutoPASS-avtale, øker prisen med 11 pst.
- For reisende med FerryPay 2.0 og volumrabatt som tidligere reiste uten rabatt, faller prisen med 80 pst.
- For reisende uten FerryPay 2.0 som tidligere reiste uten rabatt er det ingen endring i pris

En utfordring ved å innføre rabatt basert på antall reiser er den store variasjonen i ferjetakster. Som et eksempel var taksten for takstgruppen AP1 per 1. januar 2021: 90 kr i sone 1, 185 kr i sone 10 og 237 kr i sone 15. For de reisende vurderes kostnaden ved å reise som langt viktigere enn antall ferjereiser. Innføring av volum basert på antall reiser vurderes derfor å være mindre treffsikkert enn volum basert på kostnaden knyttet til ferjereiser.

Oslo Economics vurderer at tiltaket har middels positiv konsekvens (++) med tanke på enklere reisehverdag for de reisende.

Løsningen er gjennomførbar, men den stiller økte krav til billettsystemet. Årsaken til dette er at det for hver kundekonto må holdes rede på saldoen som utløser innslagspunkt for volumrabatten og tidspunktet for nullstilling av saldo for ny opptjeningsperiode.

En løsning slik den er foreslått av Oslo Economics er treffsikker mot pendlere og de som reiser mye. I dag settes det ikke begrensning i hvor mange kjøretøy en bedrift kan ha tilknyttet en avtale.

Forutsatt at dette videreføres vil en stor andel av bedriften oppnå 80 pst. rabatt for de aller fleste av reisene.

En rabatt på 80 pst. vurderes å være for høy, og om en løsning basert på volumrabatt skal innføres bør rabattsats nedjusteres, men likevel slik at de med et høyt reisevolum får redusert kostnad sammenlignet med nullalternativet.

Om volumrabatt skal innføres vurderes det som mer treffsikkert å benytte volum målt i kroner enn volum målt i antall ferjereiser.

2.4.3 Rabatt inspirert av bominnkreving på veg

Bakgrunn

Dette alternativet nevnes i bestillingen fra Samferdselsdepartementet. På tidspunktet AutoPASS-regulativ for ferjetakster ble innført var rabattsatsen, som belønner bruk av brikke ved bominnkreving på vei, satt til 10 pst. I forbindelse med bompengereformen på vei f.o.m. 1. januar 2019 ble rabattsatsen ved innkreving på vei er senere økt til 20 pst., uten at tilsvarende sats er regulert for ferje.

Ved bominnkreving på vei gis det rabatt til de som har montert brikke i små kjøretøy. Store kjøretøy skal ha obligatorisk brikke og trenger ingen insitamenter for å skaffe seg brikke for å inngå i et effektivt innkrevingsystem og har ingen rabatt.

En vesentlig ulikhet mellom bominnkreving på vei og ferjebilletteringen, er at det på vei tas utgangspunkt trekkvognens vekt i vognkortet. Dette uten å ta hensyn til om kjøretøyet er utrustet med henger, mens det i ferjebilletteringen benyttes kjøretøyet's samlede lengde ved takstfastsettelse. Ved ferjebillettering, som f.eks. ved kontantbillettering uten kontotilknytning og sentral behandling, er det heller ikke enkel og effektiv tilgang til informasjon om kjøretøyet's vekt.

Dersom tiltaket innføres anbefaler Statens vegvesen at en bygger videre på lengde som kriterium ved identifisering av små/store kjøretøy, noe som også vil underbygge eksisterende prinsipp om at størrelsen på kapasiteten som kjøretøyet tar opp på ferjedekket skal ha betydning for prisen. Dette vil også gjøre det mulig å kunne fortsette billetteringen uten å ha tilgang til informasjon i vognkortet. Det foreslås videre at kjøretøy under 8,01 meter (dagens AP1 og AP2) representerer de små kjøretøyene. Denne definisjonen gjør at enkelte tyngre kjøretøy havner i gruppen som kan oppnå rabatt, som f.eks. enkelte trekkvogner uten henger.

I analysen har Oslo Economics vurdert konsekvensene av å innføre en variant av tiltaket. I analysen er det lagt til grunn følgende endringer fra null-alternativet:

- Eksisterende rabattordninger opphører
- Det innføres rabatt på 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe AP1 og AP2 som har AutoPASS-avtale

Vurdering

En modell inspirert av bominnkreving på vei vil, sammenlignet med dagens løsning, frata store kjøretøy muligheten for å oppnå rabatt og gi små kjøretøy en lavere rabattsats. Dersom en tar utgangspunkt i at pendlere stort sett kjører mindre kjøretøy vil tiltaket antageligvis ikke gjøre det bedre for pendlere

Modellen vil være enkel å forstå for kundene og reglene enkle å forvalte i takstregulativ og billettssystem.

Dersom det generelle takstnivået holdes uendret, må det påregnes misnøye fra tidligere avtalekunder som får lavere eller ingen rabatt.

Analysen til Oslo Economics viser at tiltaket gir følgende endringer i pris for de reisende:

- For reisende i takstgruppe AP1-AP2 med AutoPASS-avtale som tidligere hadde AutoPASS-ferjeavtale, øker prisen med gjennomsnittlig 52 pst.
- For reisende i takstgruppen AP3-AP9 med AutoPASS-avtale som tidligere hadde AutoPASS-ferjeavtale, øker prisen med gjennomsnittlig 90 pst.
- For reisende i takstgruppe AP1-AP2 med AutoPASS-avtale som tidligere hadde AutoPASS-avtale, faller prisen med 11 pst.
- For reisende i takstgruppe AP3-AP9 med AutoPASS-avtale som tidligere hadde AutoPASS-avtale, økes prisen med 11 pst.
- For reisende i takstgruppe AP1-AP2 med AutoPASS-avtale som tidligere reiste uten rabatt, faller prisen med 20 pst.
- For reisende i takstgruppe AP3-AP9 som tidligere reiste uten rabatt er det ingen endring i pris.

Oslo Economics vurderer at tiltaket har liten positiv konsekvens (+) med tanke på enklere reisehverdag for de reisende.

Dersom tiltaket skal innføres vurderer Statens vegvesen at det bør gjøres justeringer. Vi foreslår at takstnivået for takstgruppene AP1-AP2 og AP3-AP9 reduseres slik at tiltaket blir provenynøytralt for de to gruppene. Basert på beregningene til Oslo Economics betyr dette at takstnivået for AP1-AP2 og AP3-AP9 kan reduseres med om lag 14 og 29 pst. Denne endringen vil, isolert sett, gi økte kostnader for de som i dag reiser med 40 eller 50 pst. rabatt, som ofte er «pendlerne». Takstnivået kan nedjusteres ytterligere i samsvar med politiske ønsker om redusert ferjetakst.

2.4.4 Redusert pris for liten bil (AP1)

Bakgrunn

Dette er et tiltak som er løftet inn i diskusjonen på bakgrunn av formuleringen i bestillingen om at pendlere skal prioriteres.

Tiltaket innebærer å gi alle i takstgruppe AP1 redusert bruttotakst, med begrunnelsen om at de fleste pendlere befinner seg i denne gruppen. I analysen har Oslo Economics lagt til grunn følgende endring fra null-alternativet:

- Takst for takstgruppe AP1 reduseres med 20 pst.

Vurdering

Tiltaket er relativt upresist gjennom at det vil gi reduserte ferjetakster til pendlere, men også til alle andre trafikanter i takstgruppen. Pendlere i AP1 er trolig for det meste innenfor den tradisjonelle tolkningen av pendlerbegrepet og stemmer ikke med vårt utvidede pendlerbegrep som omfatter alle med høyt reisevolum og -kostnad. Næringstrafikk vil i mindre grad oppleve reduserte takster, ettersom denne trafikken ofte faller inn under takstgruppene for lengre kjøretøy. En redusert bruttopris for AP1 er enkelt å håndtere, men det forenkler ikke reisehverdagen for trafikantene.

Det er i dag et stort prishopp mellom AP1 og AP2, og gjennom dette tiltaket vil denne avstanden bli større, og kan medføre reaksjoner for eiere med kjøretøy i AP2 og høyere.

Takstgruppe AP1 representerer den klart største andelen kjøretøy, og en reaksjon på tiltaket i form av økt trafikk kan gi kapasitetsutfordringer på enkelte samband. Siden denne inntekten fra denne takstgruppen er størst, vil prosentvise trafikkendringer også ha stor konsekvens på samlede billettinntektene.

Kjøretøy i AP1 betaler i dag mest per PBE. F. eks. betaler kjøretøy i AP9 56 pst. mindre per PBE i takstsone 20 enn det AP1 betaler, og tiltaket vil bedre denne ubalansen.

Analysen til Oslo Economics viser at tiltaket gir følgende endringer i pris for de reisende:

- Forutsatt at ingen endrer avtaletype som følge av tiltaket, faller prisen for alle i takstgruppe AP1 med 20 pst.

Oslo Economics vurderer at tiltaket har ubetydelig/ingen konsekvens (0) med tanke på enklere reisehverdag for de reisende.

2.5 Variabel takst

I oppdragsbeskrivelsen har Samferdselsdepartementet bedt om vurdering av ordninger for variabel takst.

Bakgrunn

Det har ikke vært tradisjon for variabel prising av ferjereiser i Norge, men varierende pris er etter hvert mye brukt i andre deler av reiselivsnæringen og ved innkreving av bompenger. Variabel pris kan brukes som et virkemiddel for styring av trafikk fra trafikkfaste perioder til trafikksvake perioder innenfor et døgn eller uke. Pris som virkemiddel kan også brukes mot hele sesonger som f.eks. høyere priser i en sommersesong. I slike tilfeller er gjerne ikke formålet styring av trafikk, men finansiering av ekstra kapasitet.

Vurdering av bruk av variabel pris har tradisjonelt blitt knyttet til enkeltsamband eller grupper av samband, og ikke på nasjonalt nivå.

Vurdering

For at det skal ha hensikt å innføre variabel takst må det være variasjon i etterspørselen etter ferjereiser på ulike tidspunkt. Dette kan gi en knapphet på kapasitet på tidspunktene med størst etterspørsel eller ledig kapasitet på tidspunkt med lite etterspørsel. Dette varierer sterkt mellom sambandene og det kan også være stor variasjon innenfor perioder på de enkelte ferjesambandene.

I kapittel 8 i OE-rapport 2021-49 vurderer Oslo Economics muligheter og utfordringer ved bruk av variabel takst i ferjedriften. Gjennomgangen viser at takst kan være et effektivt virkemiddel for utjevning av trafikk og på den måten redusere kostnadsnivået ved å utsette behovet for kapasitetsøkning.

Fordelene med variabel takst er at det er et virkemiddel som kan benyttes for å oppnå bedre utnyttelse av kapasiteten gjennom utjevning av etterspørselen. Variable takster vil kunne motvirke gjenstående kjøretøy i perioder der etterspørselen er høyere enn kapasiteten.

For pendlere kan bruk av variabel takst gi både fordeler og ulemper. Dersom variabel takst f.eks. benyttes for å redusere antall gjenstående kjøretøy på hverdager med stor trafikk, så kan tiltaket bidra til å øke forutsigbarheten ved reisetiden og redusere tidskostnaden. På den annen side, så vil tiltaket gi økt ferjetakst for de som velger tidsrommet med økt takst. Variabel takst mellom sommer og vinter vil kunne øke kostanden for pendlere, avhengig av om økt kostnad i sommerperioden er større enn ev. besparelse dersom takstene reduseres i vinterperioden.

Bruk av variabel takst gjør det mer krevende for kunden å sette seg inn i takstsystemet, og vil ikke bidra til å gjøre reisehverdagen enklere. Dagens informasjonsopplegg er heller ikke tilrettelagt for formidling av dynamisk prisinformasjon. Det må derfor utvikles en ny informasjonsstrategi for å nå brukerne med informasjon om takstvariasjonen, slik at det kan tas aktive valg knyttet til tidspunkt for når reisen gjennomføres.

I AutoPASS for ferje skjer prisfastsettelse og rabatter for det meste i sentralsystemet for løsningen. Teknisk sett vil det være relativt enkelt å legge reisedato og tid som en faktor i prisfastsettelsen. Imidlertid, så varierer billetteringstidspunktet basert på hvordan billetteringen utføres på sambandet. På enkelte samband er dette når kjøretøyet ankommer kai, mens det på andre samband registreres ved ombordkjøring eller om bord på ferjen. Dette gjør at billetteringstidspunktet ofte avviker fra avgangstidspunktet, noe som kan gi utfordringer ved fastsettelse av tidspunkt for når takstene skal endres og kommunikasjon om takstkriteriene til de reisende.

Ved gjeninnføring av kontantbillettering og bruk av AutoPASS-ferjekort blir fullprisen satt i billettmaskinene som administreres av det enkelte ferjeselskap. Det vil oppstå et behov for massiv distribusjon av tid eller periodespesifikke priser ut mot enhetene og baksystemer, og billettmaskiner må muligens videreutvikles for å håndtere dette.

Kartleggingen som Oslo Economics har gjennomført viser at etterspørsel etter ferjereiser varierer på sesongs-, ukes-, og døgn-nivå, noe som gir grunnlag for å vurdere om variable takster i større grad bør benyttes innenfor ferjedriften, på samme måte som variable takster benyttes innenfor andre segment i transportsektoren. Årsaken til dette er blant at variable takster kan bidra til utjevning av etterspørsel etter ferjereiser, og på den måte bidra til bedre utnyttelse av tilgjengelig kapasitet, redusere behovet for kapasitetsøkninger, redusere antall gjenstående kjøretøy og øke billettinntektene.

På tvers av sambandene innenfor riks- og fylkesveiferjedriften er det stor variasjon når etterspørselen er stor, sett i forhold til kapasiteten. Variasjonen er ofte også stor innenfor det enkelte samband. På bakgrunn av dette kan et takstsystem der perioder med variable takster blir definert likt for alle samband ha negative effekter, blant annet ved at det innføres høyere takst i «rushtiden» på et samband som ikke har rushtid.

Variabel takst kan være et nyttig verktøy på enkelte samband. For å opprettholde dagens forutsigbarhet og enkelhet for kundene, med tanke på prisinformasjon, bør likevel antall variasjoner begrenses.

2.6 Ordning for betaling for person

Bakgrunn

I Samferdselsdepartementets bestilling er vi også bedt om å vurdere ordninger for passasjerbetaling. Vi tolker bestillingen til å være knyttet til et behov for personbetaling på ferjesamband der bortfall av personbetaling gir store konsekvenser for billettinntektene og finansiering av driften.

En enkel løsning er at passasjerbetalingen videreføres etter gamle prinsipp med priser for barn/honnør og voksen, men som en tilleggsvariant innenfor AutoPASS-regulativ for ferjetakster. I AutoPASS-regulativet for ferjetakster er betaling for person innbakt i kjøretøytakstene, og skal personbetaling fungere bør det lages en prislistevariant der personpris fremkommer og kjøretøytakst blir redusert tilsvarende. For kjøretøytaksten blir AutoPASS-regulativenes takstgrupper (lengdeintervall) videreført.

Vurdering

Personbillettering vil medføre en noe mindre effektiv billettering ved at personer, i et kjøretøy eller uten kjøretøy, må kategoriseres manuelt. Personbetaling inkl. rabatt knyttet til kjøretøy vil kunne inngå i billetteringskonsept der pris og rabatt blir beregnet sentralt og avregnet via en sentral konto.

Tidligere fikk personer med avtale 17 pst. rabatt. Rabattert billettering av personer uten kjøretøy vil imidlertid kreve et betalingsmiddel som knytter personen til en konto, som f.eks. AutoPASS-ferjekort for kjøretøy eller person som eksisterte tidligere. På samband som benytter AutoPASS-regulativ for ferjetakster benyttes brikke eller kjennemerkeregistrering som betalingsidentifikator, og AutoPASS-ferjekort er i utgangspunktet overflødig.

3 Statens vegvesens anbefaling for kjøretøybetaling

I det foregående har Statens vegvesen hatt en gjennomgang av takst og rabattstruktur og drøftet mulige tiltak som samsvarer med signaler fremsatt i bestillingen. Dette har vært en nyttig prosess som har gitt økt innsikt i problemstillingene og på bakgrunn av dette vil vi i det følgende komme med vår anbefaling.

3.1 Grunnleggende utfordring med dagens konsept

Andelen reiser der det er tildelt en eller annen rabatt, er høy, se pkt. 1.2.4.

3.2 Utfordringer i bestillingen

Gjennomgangen viser at det er vanskelig å utvikle tiltak som treffer pendlere presist og som samtidig fungerer for mangfoldet av trafikanter og trafikantgrupper.

Vi har sett på en pendlervennlig volumrabatt som slår inn når reisevolumet i en måned passeres. Dette kan fungere greit når vi knytter oppnådd omsetning eller antall reiser til en avtale for private med få kjøretøy, men vil være meningsløst når samme krav skal stilles til f.eks. et transportfirma med 500 kjøretøy. En kan sikkert definere kundene inn i mange ulike avtalevarianter og sette ulike terskelverdier etter dette, men ordningen vil få økt kompleksitet og være krevende å forvalte og å forstå.

Vi har også sett på et annet pendlervennlig tiltak der kunden gjennom en avtale vil kunne velge ut et antall «favorittsamband» som utløser rabatt. En privatperson vil komme langt med å få dekket sin pendleraktivitet gjennom å kunne velge 3 favorittsamband, men et slikt utvalg vil være meningsløst for et firma med transportaktivitet over hele landet.

På bakgrunn av dette har vi kommet frem til at vi vil anbefale et konsept som gir lavere reisekostnader, lavere terskel for å kunne få tilgang til rabatt, enklere reisehverdag gjennom en enklere løsning. Dette vil også komme pendlere til gode. I tillegg vil innkrevingen bli sikrere og rimeligere.

3.3 Anbefaling

3.3.1 Forskuddet fjernes

Det har i lang tid vært hevdet at dagens forskudd kan være finansielt krevende å avsette, for f.eks. barnefamilier, og dermed er usosialt og gir ulik rabattmulighet. I den senere tid har forskuddskravet i forbindelse med pandemien blitt nedjustert midlertidig. Fra 1. juli 2021 ble forskuddskravet for de korte kjøretøyene redusert fra 3 700 til 3 000 kr.

Næringslivet har også signalisert at ordningen er finansielt krevende i og med at krav til innbetaling er knyttet til det enkelte kjøretøy uavhengig om kjøretøyet brukes mye eller lite i transport som krever ferje. Etter dagens ordning må en transportør med 400 store kjøretøy betale inn over en million i forskudd.

Staten vegvesen foreslår at det utvikles et rabattkonsept uten forskudd.

3.3.2 Innføring av «FerryPay 2.0» som erstatning for løsning med forskudd

I dag eksisterer det en løsning kalt FerryPay som gjør det lettere og sikrere å kreve inn utestående fra utenlandske trafikanter. Alternativet med etterskuddsfakturering er dyrt, medfører tidkrevende oppfølging og har risiko for tap. I FerryPay knyttes et gyldig debet- eller et kredittkort til en avtale der betalingen blir enkelt trukket fra. Motivasjonen for å inngå FerryPay-avtale er i dag i hovedsak å unngå faktureringsgebyr og å få en samlet oversikt over reiser og reisekostnad.

Vi ser for oss en utvidet løsning med arbeidstittel «FerryPay 2.0», der det ytes rabatt som motivasjon for å tegne avtale med tilknyttet debet- eller kredittkort. Løsningen ligner på innkreving av bompenger på vei der det gis 20 pst. rabatt som motytelse til inngåelse av avtale. Tegning av avtale og tilknytning av debet- eller kredittkort gir en vesentlig lavere terskel for å oppnå rabatt enn ved krav om forskudd.

I den politiske debatten har vi observert at budskapet er at ferjeprisene skal reduseres. Kundene med AutoPASS-ferjeavtale får i dag 40 eller 50 pst. rabatt, og en FerryPay-avtale der rabatten reduseres til 20 pst. gir en forventet merinntekt som vi foreslår skal inngå i finansiering av lavere priser generelt.

Samlet effekt av redusert rabattsats og lavere terskel for å oppnå rabatt er med stor sannsynlighet at de reisende får en høyere reisekostnad. Det foreslås at takstene nedjusteres for å unngå dette. En rabatt på 20 pst. estimeres til å frigi midler tilsvarende i generell takstnedgang på ca. 17 pst. sammenlignet med prisene som var 1. januar 2021 (nullalternativet).

3.3.3 Brikkerabatten på 10 pst. videreføres

Dagens brikkerabatt på 10 pst. har en stor verdi i effektiv, rimelig og sikker innkreving av betaling fra kjøretøy som ikke inngår ferjeavtale. Dette gjelder spesielt store utenlandske kjøretøy som har obligatorisk krav til å ha brikke montert og får sine reiser fakturert gjennom sin brikkeutsteder.

3.3.4 Takstgruppe AP6 - AP9 slås sammen

Takstgruppene for de lengste kjøretøyene har relativt liten prisdifferanse, men overgangen mellom dem kan likevel være utfordrende knyttet til målepresisjon. Det foreslås derfor at takstgruppe AP6 - AP9 slås sammen og takseres etter nivået i dagens AP6.

Oslo Economics har beregnet at tiltaket, isolert sett, vil redusere inntektene fra ferjedriften med om lag 27 mill. kr per år. Forutsatt at takstene reduseres som beskrevet under punkt 3.3.2, så er det beregnet at inntektene vil reduseres med om lag 22 mill. kr.

3.3.5 Særbestemmelsen for liten bil med tilhenger fjernes

Statens vegvesens forslag bidrar til forenkling av billetteringskonseptet. Prisfordelen som liten bil med tilhenger får fremfor andre kjøretøy/kjøretøykombinasjoner, er en av de siste særbestemmelsene i ferjetakstregulativene. De definerte kombinasjonene i særbestemmelsen er vanskelige å identifisere og klassifisere korrekt, spesielt i automatiske anlegg. Særbestemmelsen foreslås fjernet og total målt lengde legges til grunn.

Oslo Economics har beregnet at tiltaket, isolert sett, vil øke inntektene fra ferjedriften med om lag 40 mill. kr per år. Forutsatt at takstene reduseres som beskrevet under punkt 3.3.2, så er det beregnet at inntektene vil øke med om lag 33 mill. kr.

3.3.6 Særskilt innkreving om bord

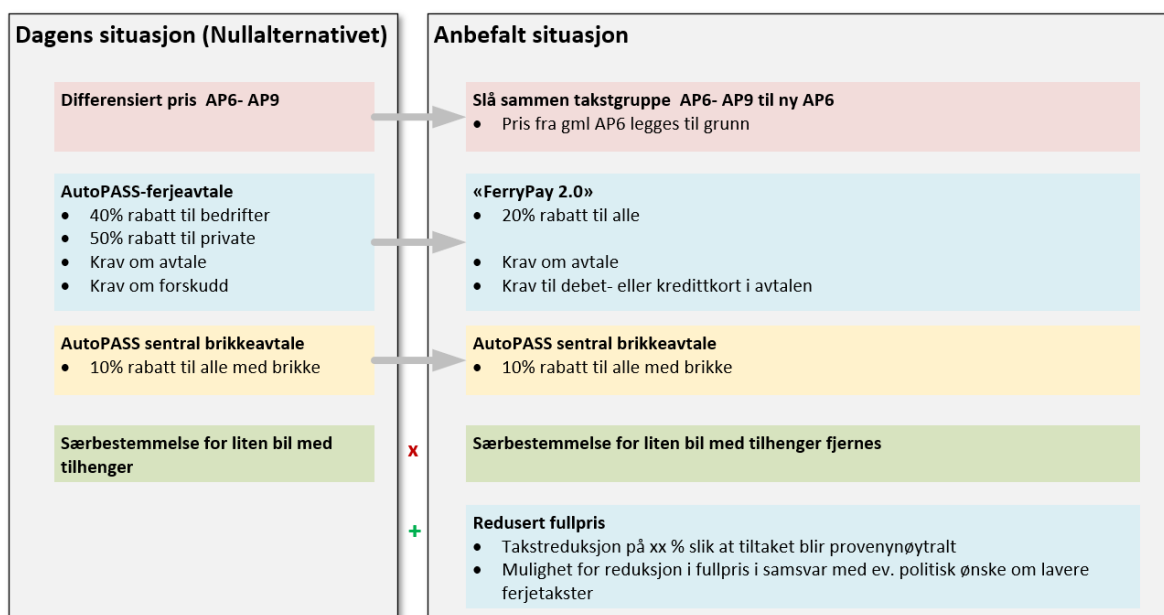
For å sikre inntektene må det være åpning for å avkreve betaling fra kjøretøy uten gyldig FerryPay-avtale eller AutoPASS-avtale direkte om bord, uten tillegg i prisen.

3.3.7 Oppsummert

I gjennomgangen har vi sett på innretning av takst- og rabattstrukturen i ferjedriften, og vi har i liten grad vurdert om provenyet bør endres. Vi opplever at det er et sterkt politisk ønske om at ferjekostnaden for de reisende skal være lavere enn den er i nullalternativet, der takster pr. 1. halvår 2021 er benyttet. Billettinntektene ved den anbefalte løsningen kan reduseres ved å redusere takstnivået.

Det er vanskelig å finne tiltak som treffer pendlere presist og samtidig bygger opp under målet om enklere reisehverdag og effektiv innkreving av billettinntektene. I anbefalt løsning er det enklere å oppnå rabatt, også for pendlere. Likevel så vil de som i nullalternativet reiser med 50 pst. rabatt måtte betale mer, om ikke takstnivået reduseres ytterligere.

De anbefalte tiltakene bidrar til en enklere reisehverdag og til en sikker og rimelig innkreving av billettinntektene. Figuren under illustrerer endringene.



4 Statens vegvesens anbefaling for ordning for personbetaling

Vår anbefaling er at det etableres tilleggsprislister der personpris er trukket ut og framkommer spesielt. Rabatt på personbilletter bør fjernes og fullprisen reduseres til provenynøytralt nivå. Videre anbefaler vi å ikke innføre dette som fast del av AutoPASS for ferje, men som et tillegg som den enkelte løyvemyndighet kan velge å benytte.

Statens vegvesen finner det uheldig å gjeninnføre rabatt på personreiser. Rabattert billettering av personer uten kjøretøy vil kreve sentral drift og distribusjon av ferjekort og tilhørende leseutstyr om bord, trolig for et lavt antall ferjesamband.