

Spørsmål frå Bjørkly (H) - autopass

Silja Ekeland Bjørkly har stilt slikt spørsmål:

Det har vært mye oppmerksomhet knyttet til innføring av autopass-system og autopass-regulativ den siste tiden. Da fylkesutvalget vedtok innføring av autopass-systemet ble det for utvalget opplyst at dette skulle medføre marginal økning i billettpris for bilister, fordi innkrevingskostnadene ville bli lavere enn datidens kostnader ved innkreving. I 2017 ble fylkesutvalget informert om at økningen i billettpriser ville ligge mellom 2 og 31 %. I denne forbindelse ble det ved flere anledninger det kommende året stilt spørsmål om det var anledning til å innføre passasjerbetaling innenfor autopass-systemet. Først i 2019 ble dette bekreftet, og et mindretall i fylkestinget i Hordaland foreslo å innføre slik betaling. Fasiten ved etablering av autopass-regimet og -regulativet er en prisøkning på mellom 35 og 40 %, som må kunne sies å være betydelig mer enn marginal økning.

Spørsmål:

1. Hva er innkrevingskostnadene knyttet til autopass?
2. I hvilken grad har innkrevingskostnadene endret seg etter innføring av autopass?
3. Hva skyldes det at prisøkningen er vesentlig høyere enn tidligere antydnet?
4. Dersom økningen i noen grad skyldes store investeringer i forbindelse med overgang til nytt system, er det forventet at innkrevingskostnadene vil bli redusert fremover?
5. Er det planlagt innføring av autopass i det tidligere Sogn og Fjordane?

Fylkesdirektør mobilitet og kollektivtransport:

1) Statens vegvesen har inngått avtale med ein nasjonal tenesteleverandør (Skyttel AS) som skal forvalte innkreving. Denne leverandøren har blant anna ansvaret for å utstede nye autoPASS-ferjekort til kundar, forvalte autoPASS-kundekontoar, handtere transaksjonar, samt handtere oppgjer mellom operatørselskapa. Våre kostnader knytt til Skyttel er estimert til om lag 3 - 4 MNOK pr år. Øvrige innkrevingskostnader er inkludert i dei ulike tilboda frå ferjeoperatøren (tilrettelegging av nødvendig billetteringsutstyr/brikkelesingsutstyr/skiltlesingsutstyr og -system samt drift og vedlikehald av systema).

2) I dei gamle ferjekontraktane i Hordaland låg ansvaret for billettering inkludert som del av godtgjeringa til operatør. Ved start av nye ferjekontraktar i Hordaland vart autoPASS-brikkelesing samt autoPASS-ferjeregulativet innført, også dette som del tilboda frå operatør. Sjå også svaret på spørsmålet over.

3) I «AutoPASS i fergedrifta - orientering til fylkeskommunene» (sjå vedlegg) viser Statens vegvesen til nytt autoPASS-regulativ. Ei av endingane i høve til Riksregulativet for ferjetakstar er nye takstar som tar høgde for bortfall av passasjerbetaling (påslag mellom 2-31%). Prisauken som er antyda stammar med andre ord fra berekningar gjort av Statens vegvesen. Det er viktig å understreke at dei samla trafikkinntektene skal vere - som ein forutsetning - nøytrale dersom ein samanliknar riksvegferjeregulativet og autoPASS-regulativet. Det betyr at samla sett vil ikkje fylkeskommunen få auka inntekter som følge av innføring av autoPASS-regulativet.

4) Innkrevingskostnadane er inkludert i forutsetningane i kontraktane og ligg fast i kontraktperioden.

5) På generelt grunnlag innfører Statens Vegvesen autoPASS samstundes med nye kontrakter, der intensjonen at autoPASS vert innført fortløpende ved nye ferjekontraktar. Det er ønskeleg at det er felles løysingar for billettering på ferje uavhengig om det sambanda er på riksveg eller fylkesveg. Om autoPASS for ferje og autoPASS-regulativet skal innførast for fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane vil det være fylkeskommunen som avgjer. Det er vanleg praksis å vedta slike endringar samstundes med fastsetting av kriterier i forkant av nye anbudsutlysningar.