
Til: Hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frå: MOK- SKYSS

Notat om krisepakkenes økonomiske innverknad på kollektivtransporten i Vestland

Innhold

Bakgrunn	2
Redusert meirverdiavgiftssats for persontransport	2
Intensjonen med tiltaket	3
Korleis tolkar andre kollektivaktørar vedtaket?	3
Tidlegare praksis kring meirverdiavgift	4
Arbeid knytt til prisendringar	4
Konsekvensar for kundane	4
Billettsal med Vipps i Sogn og Fjordane (Kringom)	4
Ferje	4
Økonomiske effektar for fylkeskommunen	5
Reduserte billettprisar på fylkesvegferjene	7
Økonomiske konsekvensar	7
Endring i innkrevjingsmetode for ferjetakstar i Sogn og Fjordane	9
Overgang til AutoPASS-regulativet for alle riksvegferjesamband	9
Overgang til AutoPASS-regulativet på fylkesferjene i Sogn og Fjordane	9
Prisendring som følgje av overgang til AutoPASS-regulativet	10
Konsekvensar for operatør ved overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar	10
Erfaringar med AutoPASS-regulativet	10
Vedlegg	11

Bakgrunn

Stortinget har med ei rekkje krisepakkar søkt å avhjelpe verknaden av koronakrisa på norsk næringsliv. Nokre av elementa i desse krisepakkene har direkte innverknad på kollektivtransporten i Vestland:

- Stortinget vedtok 31. mars 2020, Prop. 58 LS (2019-2020 ein reduksjon av meirverdiavgiftssatsen (heretter mva) frå 12 til 6 prosent for tenester som gjeld persontransport og transport av køyretøy på ferje midlertidig for perioden 1. april 2020 til 31. oktober 2020. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om prisreduksjonen skal kome fylkeskommunen eller kundane av transporttenestene våre til gode.
- For ferje vedtok Stortinget som ein del av krisepakka (Prop. 67 S (2019-2020) å redusere takstane på riksvegferjesambanda med 20 prosent midlertidig i perioden 1. april 2020 til 30. juni 2020. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om ein skal følgje Statens vegvesen sine prisar for riksvegferjene og la desse vere gjeldande for fylkesvegferjesambanda i perioden det er snakk om.
- Samstundes har Statens vegvesen (SVV) for å hindre inntektstap, sikre rettferdig billettering og unngå at ferjebillettering bidreg til smittespreiing på riksvegferjesambanda, gått over til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar. Dette sikrar at billettering kan forgå med Autopass-brikke og kjennemerkerregistrering. Statens Vegvesen tilrår at alle fylkeskommunar, som takstmyndigheit for fylkesvegferjer, går over til AutoPASS-regulativet for ferje. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om ein vil følgje Statens vegvesen si tilråding for dei fylkesvegferjene som framleis nyttar Riksregulativet for ferjetakstar.

Dette notatet gjer greie for konsekvensar og handlingsalternativ for Vestland fylkeskommune når det gjeld billettprisar og innkrevjingsmetodar som følgje av dei nasjonale endringane, etter følgjande oppsett:

- Redusert meirverdiavgiftssats for persontransport
- Reduserte prisar på ferje
- Endring i innkrevjingsmetode på fylkesvegferjene

Redusert meirverdiavgiftssats for persontransport

I samband med krisepakka som vart vedtatt av Stortinget 31. mars, har Stortinget vedtatt at meirverdiavgiftssatsen for persontransport skal reduserast frå 12 til 6 prosent som ei midlertidig ordning for perioden 1. april 2020 til 31. oktober 2020. Dette vil mellom anna gjelde for omsetning av tenester som gjeld persontransport og transport av køyretøy på ferje.

Ifølgje regjeringa si pressemelding er formålet med vedtaket å betre likviditetssituasjonen for næringslivet ved å lette på skattar og avgifter. Ifølgje finansministeren har koronapandemien avgrensa folk si mogelegheit til å reise, gå på kino, besøke museum og nytte kulturopplevingar. Dette fører til kraftig redusert omsetjing og inntening for verksemder i reiselivs- og kulturbransjen. Å redusere den låge satsen for meirverdiavgift til 6 prosent er meint å lette noko på dei negative verknadene som desse verksemdene opplever¹.

Det er likevel litt uklårt i kva grad avgiftsreduksjonen skal kome tenesteleverandøren (fylkeskommunen) eller kjøparen til gode. Det er fleire tilhøve ein må ta omsyn til når ein skal vurdere om avgiftsreduksjonen skal kome tenesteleverandøren eller kjøparen til gode. Dette notatet gjer greie for hovudmomenta knytt til dette spørsmålet når det gjeld:

1

Sjå <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-58-ls-20192020/id2694293/>

- Transport på buss, bybane og båt
- Ferje

Intensjonen med tiltaket

Dei reisande på buss, båt og bybane er i hovudsak privatpersonar og ikkje næringsaktørar. Om ein legg regjeringa sine hensikter til grunn, er det naturleg at mva-reduksjonen her kjem fylket sjølv til gode, som ein aktør som lir store økonomiske tap under koronakrisa. Dei tapte inntektene for kollektivtransporten er på om lag 100 millionar kroner i månaden som omfattar både buss, båt, bybane, skuleskyss og ferje. Ein vil dessutan sende blanda signal til kundane dersom billettprisane vert sette ned, samstundes som ein oppmodar innbyggjarane om å ikkje reise kollektivt.

Korleis tolkar andre kollektivaktørar vedtaket?

Det er naturleg at Vestland fylkeskommune har lik praksis som resten av Noreg av stortingsvedtaket. Det er difor nyttig å sjå på korleis andre aktørar har tolka vedtaket.

NHO Transport meiner at dei nye avgiftssatsane er uklåre og har difor tatt opp problemstillinga i eit eige brev til Finansdepartementet datert 7. april 2020².

Brevet refererer til drosjenæringa, men NHO Transport syner i brevet til Stortingsproposisjon 67s 2010-2020, der det går fram at differansen mellom innbetalt meirverdiavgift med 12 prosent og ny sats på 8 prosent skal tilfalle den avgiftspliktige som har kravd inn meirverdiavgifta med 12 prosent. Dette refererer til ein reduksjon på fire prosentpoeng og dermed frå 12 til 8 prosent, som var det opphavelige forslaget til satsendring frå regjeringa si side.

Kollektivselskapa som har inngått eit offentleg-offentleg samarbeid om billetteringsapp - "Kollektivkameratane" - har avgjort å senke momssatsen utan å endre prisane ut mot kundane. Endringa av mva-satsen i samarbeidsappen vart rulla ut onsdag 15. april 2020.

Ruter, som er den dominerande aktøren i det offentleg-offentlege samarbeidet, ønskjer ikkje å gjere endringar i systema sine ut mot kundane. På lik linje med Skyss har Ruter fleire system som endringa vil gjelde, i tillegg til billett-appen. Kostnadene ved å endre mva. i alle desse er vesentlege, og Ruter har difor valt å ikkje endre prisane buss, bane og båt.

AtB i Trøndelag er det største kollektivselskapet som ikkje er med i det offentleg-offentlege samarbeidet ("Kollektivkameratane"). AtB har også vedtatt å senke mva-satsen på billett på buss og båt utan å endre prisane ut mot kundane.

Andre kollektivselskap og fylkeskommunar som det er naturleg å samanlikne seg med, melder at dei ikkje endrar prisar på buss/bybane og båt. Vidare konkluderer NHO Transport at det går fram at føremonen ved avgiftsreduksjonen skal tilfalla dei avgiftspliktige, i dette høvet altså fylkeskommunen.

Tidlegare praksis kring meirverdiavgift

Fylkespolitikarane vedtek kvart år budsjett med prisendringar for komande år. Normalt skjer dette på Fylkestinget i desember, og prisane vert justerte 1. februar. Stortinget vedtek endring i satsen for meirverdiavgift for komande år i statsbudsjettet.

- I 2018 vart den låge mva-satsen auka frå 10 til 12 prosent
- I 2016 vart den låge mva-satsen auka frå 8 til 10 prosent

I begge desse høva vart billettprisane ikkje endra som følgje av den auka meirverdiavgifta. Ein større del av billettinntektene vart betalt inn til staten i form av meirverdiavgift, og fylkeskommunen

² Sjå <https://www.transport.no/siteassets/dokumenter/finansdepartementet---mva-behandling-07.04.20.pdf>

fekk lågare inntekter. Med andre ord har fylkeskommunen ikkje tradisjon for å endre billettprisane mot kundane som følgje av at staten endrar mva-satsen.

Arbeid knytt til prisendringar

Prisjusteringar medfører eit omfattande og kostbart arbeid som normalt vert gjort berre éin gong i året. Interne billettssystem må oppdaterast. Dette inkluderer billettmaskinar om bord i bussar og båtar, billettautomatane og billett-appen. I tillegg har Skyss avtale om billettsal med kommisjonærar i Bergensområdet, og ei eventuell prisjustering vil krevje at kommisjonærane endrar utsalsprisen. Normalt er dette ei endring som må kunngjerast god tid på førehand, slik at kommisjonærane får tid til å endre sine system.

I tillegg til billettssystema krev ei prisjustering at all kunderetta prisinformasjon som er publisert i digitale informasjonskanalar vert oppdatert. Nokre haldeplassplakatar må også skiftast ut.

Konsekvensar for kundane

I Kollektivstrategi for Hordaland er det slått fast at det skal vere enkelt for kunden å kjøpe riktig billett og å betale for denne. Det enkle og føreseielege for kunden er med andre ord grunnleggjande prinsipp i arbeidet med prisar og salskanalar. Ei prisendring som følgje av redusert mva-sats vil kunne verke forvirrande på kundane, ikkje minst med tanke på at prisen skal aukast igjen når den midlertidige satsendringa tek slutt i oktober.

Det er uklårt i kva grad målet med vedtaket om redusert mva-sats er å auke etterspurnaden etter kollektivreiser. Når publikum er oppmoda om å ikkje reise kollektivt med mindre det er heilt naudsynt, vil ein prisnedgang sende feil signal i høve denne oppfordringa.

Frykta for smitte - og ikkje pris - er nok mest avgjerande når folk vurderer om dei skal reise kollektivt no under korona-krisa. Å senke prisen vil dermed ha liten effekt. Vedtaket om redusert meirverdiavgiftssats vil uansett ikkje gi store utslag i prisane for kundane, og ei eventuell endring i etterspurnaden må difor reknast som marginal.

Billettsal med Vipps i Sogn og Fjordane (Kringom)

I høve Vestland fylkeskommune sitt reglement for folkevalde organ og delegering (punkt 8 - mynde til å handsame ein krisesituasjon), har Fylkesrådmannen godkjent at billettar til reiser i Kringom sitt område kan betalast med Vipps. Dette er ei midlertidig kriseløysing, og berre nokre utvalde reiser og prisar er lagt til i løysinga. Mange reiser i Sogn og Fjordane har difor blitt vesentleg billegare enn normalt, spesielt lengre reiser. Kunder i desse områda har med andre ord allereie opplevd ein prisnedgang. Dersom redusert mva-sats skal kome kundane til gode, vil dette føre til at billettprisane blir ytterlegare redusert, og dei lengre reisene vil i så fall bli svært billege i høve normalt nivå.

Ferje

For riksvegferjesambanda har Statens vegvesen tolka mva-reguleringa slik at endringa skal kome trafikantane til gode, og prisane er reduserte. Gjennom Fylkesrådmannens krisefullmakt er tilsvarande prisreduksjon gjort gjeldande for Vestland fylkeskommune sine fylkesvegferjesamband. Ein må no ta stilling til om denne avgjerda skal stå ved lag.

I motsetnad til på buss, bybane og hurtigbåt, utgjer næringsaktørar ein langt større del av dei reisande på ferjene. Fylkesrådmannen vurderer det som naturleg at også Vestland fylkeskommune let mva-reduksjonen kome trafikantane på fylkesvegferjesambanda til gode i form av lågare billettprisar, i tråd med regjeringa sine hensikter om å betre likviditetssituasjonen for næringslivet. Dette vil samstundes sikre lik praksis på alle ferjesamband.

Det er eit heilt sentralt moment at fylka nyttar SVV sine regulativ og system på fylkesvegferjesambanda. Vestland fylkeskommune og dei fleste andre fylka som har fylkesvegferjer, har valt å følgje statens sine regulativ (både riksregulativet og AutoPASS-regulativet), og å nytte staten sine billetteringsløyser/baksystem. Bakgrunnen er eit

grunnleggjande prinsipp om at ferje skal vere ferje for trafikantane, med same løysingar og prissystem, uansett om det er riksvegferjesamband eller fylkesvegferjesamband.

Dersom fylket vil ha eigne regulativ som ikkje byggjer på staten sin prislogikk og soner, må ein etablere og vedlikehalde eigne prissystem og tekniske system. Det same gjeld innkrevjingssystema, som er basert på staten sine baksystem. Kostnader og konsekvensar av dette er ikkje blitt utgreidd, men det er anslått at det vil krevje uforholdsmessig mykje ressursar. Ingen fylke har eigne system, med unntak av Finnmark/Troms, der ferjebillettering er del av billetteringa på båt og buss.

Dersom eit fylke ikkje ønskjer at den vedtekne mva-endinga skal kome ferjetrafikantane til gode, må billettprisane endrast ved at dei aktuelle sambanda vert plasserte i ei høgare sone enn lengda på sambanda tilseier. Ein vil ikkje treffe presist og vil berre få ein tilnærma rett pris i høve dagens prisar. Det er ikkje mogleg å ha ulike prisar på samband i same sone.

Økonomiske effektar for fylkeskommunen

I ein normalsituasjon sel Skyss/Kringom billetter for om lag 1 207 millionar kroner i året. Av desse kjem 267 millionar frå ferje, 872 millionar frå buss/bybane og 68 millionar frå båt.

Det er gjort berekningar av inntektsbortfallet ved ei eventuell prisjustering ut mot kunden som følgje av endra meirverdiavgift. Dersom vi reduserer alle billettprisane ut mot kunden som følgje av mva-endinga, vil inntektsbortfallet vere på om lag 6,0 millionar kroner per måned (i ein normalsituasjon med 100 prosent omsetning). Inntektsbortfallet per transportmiddel er som følgjer:

Transportmiddel	Inntektsbortfall per måned ved normal omsetning
Ferje	1,3 MNOK
Buss/bybane	4,4 MNOK
Båt	0,3 MNOK

Med dagens reduserte omsetning som følgje av koronapandemien (50 prosent reduksjon i trafiktalet på ferje og 90 prosent reduksjon i reisetala på buss/bybane/båt) vil inntektsbortfallet ved endra mva. utgjere om lag 1,1 MNOK per måned. Merk at det er vesentleg usikkerheit knytt til inntektsbortfallet som følgje av korona, spesielt på ferje. Inntektsbortfallet per transportmiddel er som følgjer:

Transportmiddel	Inntektsbortfall per måned ved redusert omsetning (korona)
Ferje	0,7 MNOK
Buss/bybane	0,4 MNOK
Båt	>0,1 MNOK

Effekten av mva-reduksjon vil med andre ord bli lågare enn i ein normalsituasjon, sidan etterspurnaden etter kollektivtransport har gått vesentleg ned som følgje av koronapandemien. Etterspurnaden vil truleg kome til å variere, og inntektseffekten vil då variere mellom dagens situasjon og opp til ein normalsituasjon.

Dersom ein ikkje endrar billettprisane ut mot kundane på buss, bybane og båt, og avgiftsreduksjonen kjem fylkeskommunen til gode, vil det vera ein positiv inntektseffekt for fylkeskommunen. I ein normalsituasjon ville beløpet vore 4,4 MNOK pr. måned. Sidan inntektene no er kraftig reduserte, får endinga i mva mindre effekt. Den positiv inntektseffekt er 0,4 MNOK i krisesituasjonen.

Reduserte billettprisar på fylkesvegferjene

I samband med krisepakka bad Stortinget regjeringa (anmodningsvedtak nr. 424 (2019-2020) av 19. mars 2020) om å komme attende med forslag som kunne sikre reduserte takstar på riksvegferjer for ein avgrensa periode. I grunngjevinga har Finanskomiteen understreka kor viktig det er med gode rammevilkår for samfunnskritisk infrastruktur i denne kritiske fasen. I Prop. 67³ foreslo regjeringa å redusere takstane på riksvegferjer med 20 prosent i perioden 01.04.20 til 30.06.20. Stortinget vedtok dette som del av krisepakka. Statens vegvesen har følgd opp vedtaket og har innført ein midlertidig prisreduksjon på 20 prosent på riksvegferjene⁴.

Same prisreduksjon på 20 prosent er gjennom Fylkesrådmannens krisefullmakt gjort gjeldande for Vestland fylkeskommune sine fylkesvegferjesamband. Ein må no ta stilling til om avgjerda skal stå ved lag.

Vestland fylkeskommune står då overfor to alternativ - anten å følgje Statens vegvesen og holde fram med 20 prosent prisreduksjon, eller auke ferjeprisane tilbake til nivået før prisreduksjonen fant sted. (Sjå vedlagte prissamanlikningar.)

Vestland fylkeskommune og dei fleste andre fylka som administrerer fylkesvegferjer, har som nemnt over valt å følgje statens sine regulativ og staten sine billetteringsløysingar og baksystem, og løysingane staten vel har såleis direkte påverknad på fylka. Statens vegvesen har i samband med prisreduksjonen endra på regulativa. I likskap med mva-endringane som er omtala over, er det slik at dersom eit fylke ikkje ønskjer at prisendringa også skal gjelde på fylkesvegferjesambanda, må fylket endre prisane ved at dei aktuelle sambanda vert plasserte i ei høgare sone enn lengda på sambandet tilseier. Dette er mogleg, men ein vil ikkje treffe eksakt på rett pris, og løysinga er ikkje optimal, verken for kundane eller for administrasjonen. Etter våre berekningar må sonepåslaget ligge på +4 for å oppnå det same gjennomsnittlege takstnivået. Med ulik sonestruktur vil ein få ulike prisar mellom riks- og fylkesvegferjesamband av same lengde.

Økonomiske konsekvensar

Vestland fylkeskommune har bruttokontraktar der inntektene går til fylkeskommunen, og nettokontraktar der inntektene går til operatørane.

For bruttokontraktane er det budsjettert med 267 millionar kroner i billettinntekter i 2020. Ein 20 prosent nedgang i billettprisane vil resultere i ein inntektsnedgang på om lag 4,4 millionar kroner per måned. Dersom vi legg til grunn at det er 50 prosent lågare trafikk under koronapandemien, vil inntektsnedgangen vere på om lag 2,2 millionar kroner per måned. Denne inntektseffekten vil treffe fylkeskommunen direkte.

For nettokontraktane er det budsjettert med billettinntekter for operatørane på om lag 40 millionar kroner i 2020. Ein 20 prosent nedgang i billettprisane vil gi ein inntektsnedgang på 0,67 millionar kroner per måned. Dersom vi legg til grunn at det er 50 prosent lågare trafikk under koronapandemien, vil nedgangen i operatørane sine billettinntekter vere på om lag 0,35 millionar kroner per måned. For ferjesamband på nettokontrakt går alle inntektene til operatøren, slik at ein prisreduksjon ikkje vil ha direkte innverknad på fylkeskommunens økonomi. Det er likevel ikkje usannsynleg at operatør i ettertid kan krevje kompensasjon for bortfallet av billettinntekter grunna takstreduksjon som oppdragsgjevar har vedtatt.

³ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-67-s-20192020/id2695373/>

⁴ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=79274>

Dersom vi legg til grunn ein tre månaders periode med 50 prosent lågare trafikk, kan den samla inntektsnedgangen for ferje reknast til 7,7 millionar kroner, der 1 million gjeld for nettokontraktar og 6,7 millionar for bruttokontraktar. I ein normalsituasjon ville inntektsbortfallet vore 15, 4 MNOK.

Ein må vere merksam på at berekningane tar utgangspunkt i gjennomsnittsinntekter per måned. Faktiske inntekter på ferje kan variere gjennom året, og i normalår er sommartrafikken vesentleg høgare enn elles.

Ved å følgje SVV vil prisreduksjonen medføre økonomisk tap i ein avgrensa periode med dei ekstra utfordringar det gir Vestland Fylkeskommune. Dette er bekymringsfullt og tilseier at fylkeskommunen ikkje bør følgja SVV i denne saka. Fylket nyttar allereie statens regulativ og staten sine system, og sjølv om det er teknisk mogleg, er det ikkje eit godt alternativ å skru på soneinndelinga for å tilpasse prisane til regulativa. Dette skuldast mellom anna følgjande:

- Prisane er allereie sett ned. Dersom ein endrar dei tilbake, må ein kommunisere og forklare endringa til kundane. Ei justering med sonepåslag vil ikkje gi prisar som er eksakt like prisane før nedjusteringa. Dette kan vere forvirrande.
- Ein bryt med det grunnleggjande prinsippet om at ferje skal vere ferje for trafikantane, med same løysingar og prissystem, uansett om det er riksvegferjesamband eller fylkesvegferjesamband. Dersom prisane på fylkesvegferjene er vesentleg høgare enn riksvegferjer med tilnærma lik avstand, vil dette kunne føre til negative reaksjonar frå kundar og andre interessentar. Ved å følgje Statens vegvesen sikrar ein ei meir rettferdig billettering i høve riksvegferjesambanda.

Målet med regjeringa sine krisetiltak er å betre verksemdene sin likviditet ved å senke momsen og billettprisane for ferjer. Om ein held prisane på same nivå som før, vil bedrifter i Vestland som nyttar fylkesvegferjer ikkje nyte godt av dette tiltaket.

Det er elles verdt å merke seg at Stortinget i krisepakka løyvde 50 millionar kroner til å dekkje det berekna inntektstapet for Statens vegvesen på riksvegferjene som følgje av prisreduksjonen.⁵ Vestland fylkeskommune kan per i dag ikkje vere sikker på å få tapet sitt kompensert, men det vil vere naturleg å følgje opp nasjonale myndigheiter kring dette.

⁵ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Vedtak/Sak/?p=79274>

Endring i innkrevjingsmetode for ferjetakstar i Sogn og Fjordane

Som følgje av koronapandemien har ein i heile landet i stor grad gått vekk frå manuell billettering på ferjene, for å unngå smittespreiing mellom menneskap og trafikantar i betalingssituasjonen. Dette fører til tap av inntekter på ferjesamband som enno ikkje har innført AutoPASS-regulativet for ferjetakstar, der storparten av billetteringa skjer gjennom brikke-/skiltlesing og ikkje gjennom manuelle operasjonar.

Overgang til AutoPASS-regulativet for alle riksvegferjesamband

Statens vegvesen har sett i verk ein strategi for å hindre inntektstap, sikre rettferdig billettering og i størst mogleg grad hindre at billettering fører til smittespreiing. Som følgje av dette har dei gått over til å nytte AutoPASS-regulativet på alle riksvegferjesambanda som tidlegare nytta Riksregulativet for ferjetakstar (seks samband).⁶ Nokre av sambanda går over til AutoPASS-regulativet på permanent basis, medan dei andre går over midlertidig (i dialog med operatør). For trafikantar utan AutoPASS-avtale har ein teke i bruk skiltlesing (kjennemerkegodkjenning) og etterfakturering av kundar, med midlertidig lovheimel frå Stortinget.

Statens Vegvesen tilrår no at alle fylkeskommunar, som takstmyndigheit for fylkesvegferjer, går over til AutoPASS-regulativet for ferje. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om ein skal følgje Statens vegvesen si tilråding på ferjesamband i fylket der ein enno ikkje nyttar AutoPASS-regulativet.

Overgang til AutoPASS-regulativet på fylkesferjene i Sogn og Fjordane

Ved bruk av Riksregulativet for ferjetakstar tek ein betalt for både køyretøy og passasjerar. Ved bruk av AutoPASS-regulativet tek ein berre betalt for køyretøyet, medan prisen for passasjerar er bakt inn i prisen for køyretøy.

På samband på Riksregulativet der koronapandemien har ført til at ein har stoppa manuell billettering og i staden nyttar skiltlesing og etterfakturering, får ein likevel berre inn betaling for køyretøyet. Ein går dermed glipp av inntekter for passasjerane. Ved å gå over til AutoPASS-regulativet vil ein ta omsyn til smittevern og unngå manuell billettering, samstundes som ein får inn inntekter for alle ferjetrafikantar.

Dette gjeld følgjande fylkesvegferjesamband i Sogn og Fjordane, som i dag nyttar Riksregulativet for ferjetakstar på nettokontrakt:

- Hisarøy-Mjånes (kabelferje)
- Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella-Losna
- Daløy-Haldorsneset
- Askvoll-Gjervik-Fure
- Askvoll-Fure-Værlandet
- Oldeide-Måløy
- Stårheim-Isane
- Barmen-Barmsund

Prisendring som følgje av overgang til AutoPASS-regulativet

Dersom ein vel å leggje om til AutoPASS-regulativet på fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane, er det under føresetnad at dette vert gjort permanent. Både operatørar og kundar må

⁶ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/riksferjer>

gjere tilpassingar til nytt betalingsystem, og Fylkesrådmannen ser difor ikkje for seg at ordninga skal vere midlertidig.

Ved overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar vil dei som køyrer aleine i personbil oppleve ein prisauke på i overkant av 30 prosent. Dersom ein følgjer Statens vegvesen med mva-satsen er redusert (frå 12 prosent til 6 prosent), og med ein ekstra prisreduksjon på 20 prosent, vil enkeltbilistar førebels ikkje oppleve ei merkbar endring i prisen ved overgangen frå Riksregulativet til AutoPASS-regulativet i perioden fram til og med 30.juni 2020. Køyretøy lengre enn 6 meter vil få ein nedgang i pris. (Sjå vedlagte pristabellar). Samkøyring vil også resultere i ytterleg prisnedgang samanlikna med Riksregulativet.

Likevel er det slik at både redusert mva-sats og prisreduksjonen på 20 prosent er midlertidige.

I «Kongelig resolusjon om fastsettelse av midlertidig forskrift om billettering på ferje i anledning utbrudd av Covid-19, frå Samferdselsdepartementet 3. april 2020» står det: «Ved rullering av kontrakter for drift av riksvegferjer, lyses ferjeløyvene som hovedregel ut med Autopass-regulativ og Autopass- teknologi.» Dette syner at det er et langsiktig mål frå staten si side som forvaltar av ferjetakstregulativa og billetteringsteknologi å gå i retning av AutoPASS. Så lenge fylka ikkje har eigne regulativ og billetteringssystem, vil det vere naturleg å følgje staten sine løysingar for betaling på ferjer.

Fylkestinget har allereie vedtatt å nytte AutoPASS-regulativet for ferjetakstar på ferjesambanda i Hordaland. Fylkesutvalet i Hordaland godkjende i 2017 (PS 33/2017) bruk av Statens Vegvesens AutoPASS-regulativ på fylkesvegferjesambanda i Hordaland. Fylkestinget i Hordaland vedtok 01.10.2019 å halde fram med implementeringa av AutoPASS-regulativet i tråd med tidlegare vedtak.

Ettersom ein overgang til AutoPASS-regulativet medfører ein del endringar for kunde (anskaffing av AutoPASS-brikke og ny prisstruktur), forutset ei slik endring at dette vert ei permanent løysing.

Konsekvensar for operatør ved overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar

Overgangen til AutoPASS-regulativet gjev endringar i prisstrukturen, noko som kan føre til kompensasjonskrav frå operatørane knytt til kontraktsregulerte inntektsendringar. Overgangen kan også medføre kostnader til meir eller anna utstyr til å gjennomføre billetteringa.

Sjølve billetteringa på ferjene vil bli mindre ressurskrevjande for ferjemannskapet ved at registreringa av køyretøy vil gå raskare enn tradisjonell billettering.

Operatørane for dei fleste ferjesambanda på nettokontrakt har allereie tatt i bruk AutoPASS-regulativet på andre samband, og er dermed kjent med utstyr og har erfaring knytt til bruken. Likevel vil operatør ha behov for å kjøpe inn meir utstyr og gjere endringar i systema sine. Dette medverkar også på forutsetninga om at ei slik endring vert ei permanent løysing.

Erfaringar med AutoPASS-regulativet

AutoPASS-regulativet i Hordaland vart innført på to samband i 2018, eit i 2019 og ytterlegare 14 samband i 2020. Dei viktigaste tilbakemeldingane er som følgjer:

- Brikker som ikkje har fungert har skapt nokre kundeutfordringar, der kundane i første omgang måtte betale full pris. Dette er no løyst og dårlege brikker er blitt skifta ut
- Enkelte pendlarar har reagert negativt på auken i prisen på i underkant av 35 prosent. Dersom ein tek med avtalerabatten på 50 prosent, elbil-rabatt på 50 prosent og skatteeffekten ved arbeidsreiser, er auken i kroner ikkje like stor som mange eksempel har vist.
- Etter at Skyss har akseptert skiltlesing (OCR-løysing), har datafangsten blitt enklare, og kundane meir nøgde. Det at billetteringa i seg sjølv har blitt enklare, er blitt oppfatta som positivt av dei reisande.
- Mange kundar er svært nøgde med ordninga - familiar, idrettslag og alle som vel å samkøyre.

- Spesielt etter mange negative medieoppslag frå Møre og Romsdal og til ein viss grad Nordland, har fleire pendlarar i Hordaland kome med negative reaksjonar. Dette er primært pendlarar som reiser åleine i bilen.
- Fjord1 har sjølv tatt initiativ til om det kan vere av interesse å innføre AutoPASS-regulativet også i Sogn og Fjordane innan gjeldande kontraksperiode.

Vedlegg

Vedlagt ligg informasjon om takstar og takstendringar per ferjesamband i Sogn og Fjordane for periodane før 1.april, mellom 1.april og 31.juni (føresetnad at ein følgjer riksregulativet) og frå 1.november.

Takstane er blitt lågare frå 1. april grunna innført takstreduksjon på 20 prosent og redusert mva. frå 12 til 6 prosent.

Det resulterer i vedlagte takstabellar, kor ein også syner endring i kroner og prosent:

- Vedlegg A:
Samanlikning av Riksregulativet før 1. april og AutoPass-regulativet frå 1. april for ferjesamband i Sogn og Fjordane
- Vedlegg B:
Samanlikning av AutoPass-regulativet før 1. november og AutoPass-regulativet frå 1. november for ferjesamband i Sogn og Fjordane