



Arkivnr: 2015/11763-15

Saksbehandlar: Hanne Alver Krum

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		28.11.2018
Fylkesutvalet		06.12.2018

Innføring av AutoPASS på ferjesambanda i Hordaland

Samandrag

Silja H. Bjørkly, H, sette på vegner av H, A, Sp, SV, MDG, V, Frp og KrF i møte i Fylkesutvalet i september 2018 fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Om autopasssystemet og moglegheit til å ta betalt for passasjerar.

Bjørkly ikkje fornøyd med svar og synes det er problematisk at bilførarar skal vere med å betale for ferjebilletter.

Fleire representantar peika på at det er vanskeleg å forstå teknikalitetane i saka og framheldt at det kanskje burde vore ei sak som belyser kompleksiteten og dei moglegheitane som er tilstades. Det vart vidare peika på at ein bør sjekke kontraktsinteressene og korvidt det føreligg tap for kontraktspartane.»

AutoPASS for ferje er eit nasjonalt system for betaling av ferjereiser som avløyser dei nasjonale ordningane for betaling på ferje med verdikort og storbrukarkort. Innføringa av AutoPASS som betalingsløyising på ferjesambanda i Hordaland vart vedteke i 2015, i samband med nye ferjekontraktar i fylket, medan innføring av AutoPASS-regulativet vart vedteke i 2017.

Meininga med innføringa av AutoPASS som betalingssystem i ferjedrifta er å gjere sjølve betalingsprosessen enklare, både for kundane og for mannskapet om bord. Brikkebetaling ved hjelp av AutoPASS vil gjere ventetida på kai kortare og redusere kostnadane til billettering hos operatørselskapa. Etter kvart som AutoPASS-brikker vert innført, vert riksregulativet for ferjetakstar erstatta av AutoPASS-regulativet. Innføringa av AutoPASS for ferje er forsinka frå Statens Vegvesen si side, slik at ein i Hordaland ikkje har kome i gang med AutoPASS i dei ferjesambanda som vart starta opp med nye kontraktar i 2018.

Fylkesrådmannen gir i denne saka ei oversikt over kva AutoPASS for ferje er, kva som er dei viktigaste grunnane til å ta i bruk AutoPASS for ferje og kva konsekvensar det vil kunne ha ikkje å innføre ordninga. Fylkesrådmannen tilrår at ein går vidare med innføring av AutoPASS-betaling og -regulativ for dei fylkeskommunale ferjesambanda i Hordaland.

Økonomi: Innføring av AutoPASS-regulativet er ikkje berekna å gi konsekvensar i form av endringar i inntektene til Hordaland fylkeskommune. Om ein lar vere å innføre AutoPASS som betalingsløyising må ein rekne inn utgifter i form av kompensasjon til operatørar i nye kontraktar som kan verte vesentlege.

Klima: Innføring av AutoPASS-regulativet gjer det dyrare å køyre aleine i bilen, medan det vert gratis for passasjerar. Ein positiv klimaeffekt kan derfor verte at fleire vel å køyre saman eller reise kollektivt.

Folkehelse: Ingen påverknad

Regional planstrategi: Ingen påverknad

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet tek sak om innføring av AutoPASS som betalingsmiddel på ferjer og innføring av AutoPASS-regulativet til orientering.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
Fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 13.11.2018

1. Bakgrunn

Innføringa av AutoPASS på ferjesamband vert nemnd allereie i 2013, som ein del av Nasjonal transportplan 2014-2023 (Stortingsmelding 26 (2012-2013)). Her vert det trekt fram at innføring av AutoPASS som betalingsmiddel på riksvegferjedrifta vil letta trafikkavviklinga på ferjesambanda, og gjere betalinga enklare for både ferjemannskap og dei reisande.

I 2015 vert AutoPASS nemnd i høve strategiske vegval for nye ferjeambod (FUV-sak PS 5/2015), og i 2016 var AutoPASS-innføringa handsama som ei eiga FUV-sak, PS 25/2016. I saka blei det fatta slikt vedtak:

«1. Fylkesutvalet godkjenner at det vert lagt inn ein opsjon i konkurransegrunnlaga for ferjeamboda om at det kan bli innført AutoPASS-brikkebetaling på ferjesambanda i Hordaland. Det skal politisk handsamast kva samband som eventuelt ikkje skal innføra AutoPASS.»

2. Fylkesutvalet godkjenner at operatørane får ansvar for billettering og billetteringsutstyr samt det tekniske utstyret til AutoPASS.»

3. Fylkesutvalet ber om å bli halde orientert om det vidare arbeidet med AutoPASS.»

Status i arbeidet med innføring av AutoPASS vart gitt i 2017, i FUV-sak PS 33/2017. I denne saka vert det peika på at AutoPASS-regulativet inneheld ein del endringar frå dagens Riksregulativ, mellom anna at det vert «[g]ratis for passasjerar», og at det kjem «[n]ye takstar som tek høgde for bortfall av passasjerbetaling (påslag mellom 2-31 %)». Eit samrøystes Fylkesutval fatta slikt vedtak i saka:

«Fylkesutvalet godkjenner bruk av Statens Vegvesens AUTO-passregulativ på fylkesvegferjesambanda i Hordaland.»

Statens vegvesen har vorte forsinka med innføringa av AutoPASS, og når denne saka vert skriven er det framleis knytt noko usikkerheit til eksakt tidspunkt for oppstart. Før ein kan sette dato for iverksetting på ferjesambanda i Austevoll og sambandet Masfjordnes-Duesund er ein mellom anna avhengig av at praktisk test som vert gjennomført av Statens Vegvesen vert vellykka.

2. Kva er AutoPASS?

AutoPASS er eit norsk system for innkreving av bompengar, og er eigd av Statens vegvesen. Alle bomstasjonar i Noreg er automatiske, med unntak av Atlanterhavstunnelen og nokre ferjesamband. Med ein gyldig AutoPASS-avtale og bruk av brikke i køyretøyet, vert det gitt rabatt ved passering av bomstasjon.

AutoPASS for ferje er eit nasjonalt system for betaling av ferjereiser som avløyser dei nasjonale ordningane for betaling på ferje med verdikort og storbrukarkort.

Omgrep som vert nytta i samband med AutoPASS:

- *AutoPASS*: Norsk system for innkreving av bompengar
- *AutoPASS-brikke*: Brikke plassert i bilen som vert lest elektronisk anten automatisk ved passering av lesar eller ved manuell avlesing
- *AutoPASS-ferjekort*: Kort som erstattar dagens ferjekort, vert lest av elektronisk ved manuell avlesing
- *AutoPASS-ferjekonto*: AutoPASS-ferjekonto er ei nettbasert sjølvbeteningsløyising som handterer betaling med AutoPASS-brikke eller AutoPASS-ferjekort. Kunden betalar inn eit forskottsbeløp for å oppnå rabatt.
- *AutoPASS-regulativet*: Nytt statleg takstregulativ som erstattar dagens riksregulativ for ferje
- *Brikkeutferdar*: Bompengeselskap som utferdar brikker
- *Sentral tenesteleverandør*: Sentral leverandør som på vegne av Statens vegvesen sørger for innkrevjing av betaling for ferjereiser betalt med AutoPASS-brikker, inkludert rabattar for dei som har avtale. Sentral tenesteleverandør utsteder også autopass ferjekort. Leverandøren mottar transaksjonsdata frå ferjeoperatørane, driftar IT-system og har ansvar for utveksling av data mellom aktørane.

Meininga med innføringa av AutoPASS som betalingsssystem i ferjedrifta er å gjere sjølve betalingsprosessen enklare, både for kundane og for mannskapet om bord. Brikkebetaling ved hjelp av AutoPASS vil gjere ventetida på kai kortare og redusere kostnadane til billettering hos operatørselskapa.

AutoPASS for ferje vil verte innført på ferjesamband i heile landet, med unntak av fylkesvegferjesambanda i Troms, Finnmark og på enkelt samband i Trøndelag.

AutoPASS brikkebetaling vert innført saman med nye ferjekontrakter, medan AutoPASS-ferjekort vil erstatte dagens verdikort når den sentrale tekniske plattformen er på plass.



For å få rabatt kan dei reisande betale ved hjelp av:

1. AutoPASS-ferjekort

- AutoPASS-ferjekort vert utferda og distribuert av Sentral tenesteleverandør på bakgrunn av kundens inngåtte AutoPASS-ferjeavtale og oppretting av AutoPASS-ferjekonto.
- AutoPASS-ferjekort vil i hovudsak verte nytta på ferjesamband med løpande kontraktar med personbetaling.

eller

2. AutoPASS-brikke

- Kunden tingar ei AutoPASS-brikke på same måte som for bompasseringar. Kunden knyt sjølv AutoPASS-brikka si til ein AutoPASS-ferjekonto ved hjelp av ei sjølvbetent nettløysing.
- AutoPASS-brikker vil i hovudsak verte nytta på ferjesamband i nyare kontraktar utan personbetaling.

I tillegg kan dei reisande alltid betale med kontantar og bankkort, men det vert då ikkje gitt rabattar.

3. Kvifor AutoPASS

Fylkesrådmannen har i fleire saker tilrådd at AutoPASS for ferjer og AutoPASS-regulativet vert innført for fylkesvegferjesambanda i Hordaland. Grunngevinga er i hovudsak følgjande:

Betalingsordninga gjer det enklare for dei reisande å betale for ferjereisa. I Kollektivstrategien for Hordaland heiter det: «*Kollektivtrafikken skal vere eit enkelt og attraktivt reiseval. Den reisande skal møte eit tilbod som er lett å bruke og som held høg kvalitet – i heile reisekjeda.*» Innføringa av AutoPASS for ferje er heilt i tråd med denne strategien.

I staden for stopp på kaia med billettering før avgang, kan bilane ved bruk av AutoPASS-brikke køyre rett inn på ferja etter at brikka er lest av. I Hordaland vil avlesing verte gjort manuelt av ein billettør.

Slik vert trafikkavviklinga raskare og meir effektiv. For dei reisande vil systemet verte opplevd som enklare enn dagens løysingar, og ventetida vil gå ned. Ein vil kunne nytte same betalingsmiddel på dei aller fleste ferjesamband, og sidan AutoPASS er etablert som betalingsform for bompengar er dei fleste bilistar allereie kjent med løysinga og innføringa vil krevje lite i form av marknadskommunikasjon. Marknadsstudiar syner også at kundar føretrekker sjølvbetente løysingar og at dei som bruker slike løysingar er mest nøgde.

Ordninga gjer det enklare og billigare for operatør å krevje inn betaling frå dei reisande. I dag vert det på dei fleste sambanda løyst billett for bilar før ein køyrer om bord i ferja. På nokre samband vert det òg selt billetter under overfarten, primært til gåande eller passasjerar på buss. Med bruk av AutoPASS-brikker fell dette bort, slik at ein frigjer tid for mannskapet.

På einskilde samband reknar operatørane med å spare inntil eit årsverk per skift som følge av bortfallet av billettering. Dette er noko operatør har prisa inn i dei nye ferje anboda i Hordaland og som er lagt til grunn for prisen i kontraktane. Fordi AutoPASS for ferje ikkje vart innført frå oppstart av nye samband til Austevoll,

betalar Skyss i dag ein årleg kompensasjon til Fjord1. Om ein skal starte opp nye kontraktar på fleire samband utan AutoPASS, vil ein måtte forhandle om kompensasjon til fleire operatørselskap og samla sett vil summen kunne bli vesentleg.

AutoPASS-regulativet stimulerer til at færre køyrer aleine i bilen. AutoPASS-regulativet skal vere inntektsnøytralt for eigar/operatør samanlikna med dagens riksregulativ. Fordi passasjerbetaling fell bort vert det ved innføring av AutoPASS-regulativet derfor monaleg dyrare å reise aleine i bilen. Ein positiv effekt av dette kan vere at færre reiser aleine i eigen bil, noko som er i tråd med overordna mål for reduksjon i personbiltrafikken. Parkering på ferjekaia, samarbeid med andre om å ha ein bil på kvar side og samkøyring med fleire er sannsynlege følgjer. Det store volumet av el-bilar i kommunar med stor pendling på ferje, er eit døme på at folk tilpassar seg i høve det som er økonomisk lønsamt.

Det vert også billigare å reise kollektivt med buss og ferje når passasjerbetalinga på ferje fell bort, kollektivreiser kan dermed verte eit meir attraktivt alternativ for fleire. Dette vil vere ei velkomen utvikling, i tråd med mål om redusert privatbilisme og fleire kollektivreisande.

Innføring av AutoPASS-regulativet gjer det enklare og billigare for fylkeskommunen. AutoPASS for ferje er eit nasjonalt system for betaling av ferjereiser som avløyser dei nasjonale ordningane for betaling på ferje med verdikort og storbrukarkort. Med AutoPASS får ein også eit nytt nasjonalt prisregulativ, som erstattar dagens riksregulativ for ferjetakstar. Ved å nytte AutoPASS for ferje slepp fylkeskommunen å ha eigne system for betaling og handtering av inntekter, og ein vert del av eit felles prisregulativ på same måte som ein i dag følgjer riksregulativet for ferjetakstar.

Innføring av AutoPASS gir ein kraftig prisauke for personbil, samstundes som passasjerprisen fell bort. Oslo Economics gjorde i 2016 ei utgreiing på oppdrag frå Statens vegvesen, der dei såg på eit gjennomsnitt av sju samband. Hovudkonklusjonen er at effekten av AutoPASS i snitt vil vere provenynøytralt. Dette vert bekrefta av enkle berekningar gjort i Hordaland, som syner at ein vil få negative inntektseffektar på nokre samband og positive på andre. Erfaring frå samband der ein har innført AutoPASS er også at den reelle inntektseffekten er låg. At ein ikkje gjennomfører ein manuell pengetransaksjon ved kvart kjøp kan også gjere at dei reisande er mindre prissensitive ved bruk av AutoPASS enn ved andre betalingsløyningar.

Ein sikrar like løysingar i heile Norge på tvers av fylkesgrenser og samband. Mange reisande nyttar fleire ferjesamband, på tvers av fylkesgrenser og på både statlege og fylkeskommunale vegar. Dette gjeld spesielt for nærings- og nyttetransport. På same måte som innkrevjing av bompengar skjer likt alle stader dersom du har ei brikke i bilen, vil det å ta ei ferje verte ein meir integrert del av reisa når ein ikkje på same måte treng ta omsyn til betaling. Ved at det også nyttast etablert og kjent teknologi som ligg i AutoPASS-brikka vil mange etter alt å døme oppleve det som enklare og meir saumlaust å reise når AutoPASS for ferje vert innført.

4. Korleis vert løysinga i praksis?

Tabellane under syner prisar på utvalde strekningar både med og utan innføring av AutoPASS-regulativet. Pris med rabatt i parentes der dette gjeld. Prisane er basert på dagens prisar (2018), inklusive MVA. Full prisoversikt ligg som vedlegg sist i saka.

<i>Samband</i>	<i>Bil inkl. sjåfør</i>	<i>Bil+1 passasjer</i>	<i>Elbil inkl. sjåfør</i>
Krokeide-Hufthamar			
Dagens riksregulativ	243 (122)	312 (179)	84 (42)
AutoPASS-regulativet	301 (151)	301 (151)	111 (56)
Sandvikvåg-Husavik			
Dagens riksregulativ	189 (95)	244 (140)	57 (29)
AutoPASS-regulativet	230 (115)	230 (115)	76 (38)
Halhjem-Våge			
Dagens riksregulativ	160 (80)	214 (126)	80 (40)
AutoPASS-regulativet	211 (106)	211 (106)	106 (53)
Hodnanes-Ranavik Jektavik-Ranavik			
Dagens riksregulativ	168 (84)	224 (130)	84 (42)
AutoPASS-regulativet	222 (111)	222 (111)	111 (56)
Hodnanes-Jektvik Hodnanes-Nordhuglo			
Dagens riksregulativ	82 (41)	116 (69)	41 (21)
AutoPASS-regulativet	108 (54)	108 (54)	54 (27)
Nordhuglo-Jektavik			
Dagens riksregulativ	90 (45)	126 (75)	45 (23)
AutoPASS-regulativet	119 (60)	119 (60)	60 (30)

5. Konsekvensar ved ikkje å innføre AutoPASS for ferje

AutoPASS er vedteke og lagt til grunn for nye ferjekontraktar i Hordaland. Dersom ein heilt eller delvis vel ikkje å innføre AutoPASS for ferje på fylkesvegsambanda vil dette ha både praktiske og økonomiske konsekvensar.

Dersom ein går tilbake på innføring av AutoPASS i Hordaland vil ferjeoperatørane måtte drifte fleire ulike billetteringsløysingar og ein vil kunne få utfordringar med at utstyret ikkje er tilrettelagt for takstregulativ som avvik frå dei nasjonale takstregulativa. Dette vil ha ein vesentleg kostnad. Sidan alle dei nye ferjekontraktane er bruttokontraktar der fylkeskommunen har inntektsrisikoen, vil slik kostnad komme i form av kompensasjonskrav frå ferjeoperatørane. I anbudsprisen er AutoPASS lagt til grunn, og både ekstra systemkostnad og auka personalkostnad vil vere konsekvensar for operatørselskapa. Dette er mellom anna grunna i at ein i AutoPASS-regulativet ikkje skal billettere passasjerar.

Eit tenkt alternativ kan vere å ikkje innføre AutoPASS-regulativet, men likevel nytte den tekniske løysinga. Slik ville ein kunne billettere ved hjelp av AutoPASS-brikke for bil, men halde fram med dagens takstar og

framleis billettere passasjerar. Dei negative konsekvensane som er skisserte over vil vere dei same i ei slik løysing. Ved å halde fram med å billettere passasjerar må ein ha ei teknisk løysing i tillegg til AutoPASS, noko som vil føre til auka kostnader til utvikling og drift av løysing for fylkeskommunen og operatørane. Samstundes vil operatør bruke meir tid til billettering enn det dei har lagt inn i prisen for dei nye ferjekontraktane i Hordaland og ein vil måtte rekne med ei vesentleg kostnadsauke.

AutoPASS-regulativet erstattar dagens riksregulativ for ferjetakstar. Dersom Hordaland fylkeskommune vel bort AutoPASS-regulativet vil ein sjølve måtte utvikle, forvalte og vedlikehalde eit eige takstregulativ med lokale prisar og rabattstrukturar/-ordningar. Eit slikt lokalt takstregulativ vil vere tidkrevjande å utarbeide, vedlikehalde og forvalte samanlikna med det å følge eit sentralt utarbeidd takstregulativ. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at Hordaland fylkeskommune har naudsynt kompetanse eller tilstrekkelege ressursar til dette i dag. Det vil også vere meir krevjande å forklare og informere om eigne system og takstar, noko som også vil ha ein meirkostnad i form av marknadsinformasjon samanlikna med innføring av AutoPASS-løysing og -regulativ for ferje.

6. Fylkesrådmannen sine kommentarar

Som referert over, har fylkesrådmannen i fleire saker tidlegare tilrådd at AutoPASS brikkebetaling for ferjer og AutoPASS-regulativet vert innført for fylkesvegferjesambanda i Hordaland.

Betalingsordninga gjer det enklare for dei reisande å betale for ferjereisa, noko som er i tråd med måla i Kollektivstrategien for Hordaland. AutoPASS-regulativet stimulerer til at færre køyrer aleine i bilen, noko som etter fylkesrådmannen sin meining vil ha positive effektar i form av redusert privatbilisme og fleire kollektivreisande. Ordninga gjer det også enklare og billigare for operatør å krevje inn betaling frå dei reisande, noko som vart lagt til grunn for prisen frå operatør i dei nye ferjekontraktane.

Sjølv om det kan knytte seg ein viss grad av usikkerheit til den samla inntektseffekten av AutoPASS-regulativet for ferje, syner utgreiingar og erfaring at den reelle inntektseffekten er låg. Dersom ein skulle gå bort frå AutoPASS no, ville ein derimot få ei klår kostnadsauke i form av krav frå ferjeoperatørane som har rekna inn lågare kostnader som følgje av effektivisering ved innføring av AutoPASS brikkebetaling. Etter fylkesrådmannen si meining er det også svært lite ønskeleg å skulle forvalte eigne lokale system for betaling og handtering av inntekter i tillegg til eit eige takstregulativ når det eksisterer nasjonale løysingar for dette. Eit lokalt system ville ha kostnader i form av ressursar og ny kompetanse samanlikna med å nytte det sentrale takstregulativet slik ein gjer i dag. Etter fylkesrådmannen si oppfatning vil ei reversering av tidlegare vedtak om AutoPASS for ferje i Hordaland både på kort og lang sikt føre til auka kostnader for Hordaland fylkeskommune.

Fylkesrådmannen tilrår at ein går vidare med innføringa av AutoPASS-betalingsløysing og -regulativ for dei fylkeskommunale ferjesambanda i Hordaland.

Vedlegg: Fullstendig takstoversikt

Oversikta viser ei samanlikning av Riksregulativ for ferjetakster og AutoPASS-regulativ for ferjetakster, basert på 2018-prisar og inklusive MVA. Prisane er inkludert bompengar på dei strekningane som har dette, men pris for elbil er utan bompengar sidan dette ikkje er innført p.t. Rabattert pris står i parentes (50 prosent).

<i>Samband</i>	<i>Bil inkl. sjåfør</i>	<i>Bil+1 passasjer</i>	<i>Elbil inkl. sjåfør</i>
Leirvåg-Sløvåg – takstsone 6			
Dagens riksregulativ	106 (53)	146 (93)	53 (27)
AutoPASS-regulativet	140 (70)	140 (70)	70 (35)
Fedje-Sævrøy – takstsone 9			
Dagens riksregulativ	128 (64)	174 (110)	64 (32)
AutoPASS-regulativet	169 (85)	169 (85)	85 (42)
Krokeide-Hufthamar – takstsone 14 (25)			
Dagens riksregulativ	243 (122)	312 (179)	84 (42)
AutoPASS-regulativet	301 (151)	301 (151)	111 (56)
Sandvikvåg-Husavik – takstsone 7 (18)			
Dagens riksregulativ	189 (95)	244 (140)	57 (29)
AutoPASS-regulativet	230 (115)	230 (115)	76 (38)
Hatvik-Venjanaset – takstsone 4			
Dagens riksregulativ	90 (45)	126 (81)	45 (23)
AutoPASS-regulativet	119 (60)	119 (60)	60 (30)
Halhjem-Våge – takstsone 13			
Dagens riksregulativ	160 (80)	214 (126)	80 (40)
AutoPASS-regulativet	211 (106)	211 (106)	106 (53)
Langevåg-Buavåg - takstsone 6 (10)			
Dagens riksregulativ	136 (68)	176 (108)	53 (27)
AutoPASS-regulativet	179 (90)	179 (90)	70 (35)
Skjersholmane-Ranavik - takstsone 15			
Dagens riksregulativ	174 (87)	232 (145)	87 (44)
AutoPASS-regulativet	229 (115)	229 (115)	115 (57)
Hodnanes-Jektvik	- takstsone 3		

Hodnanes-Nordhuglo			
Dagens riksregulativ	82 (41)	116 (75)	41 (21)
AutoPASS-regulativet	108 (54)	108 (54)	54 (27)
Nordhuglo-Jektavik - takstsone 4			
Dagens riksregulativ	90 (45)	126 (81)	45 (23)
AutoPASS-regulativet	119 (60)	119 (60)	60 (30)
Hodnanes-Ranavik Jektavik-Ranavik - takstsone 14			
Dagens riksregulativ	168 (84)	224 (140)	84 (42)
AutoPASS-regulativet	222 (111)	222 (111)	111 (56)
Gjermundshamn-Varaldsøy - takstsone 5			
Dagens riksregulativ	98 (49)	136 (87)	49 (25)
AutoPASS-regulativet	129 (65)	129 (65)	65 (32)
Gjermundshamn-Årsnes Varaldsøy-Årsnes - takstsone 6 (10)			
Dagens riksregulativ	136 (68)	176 (108)	53 (27)
AutoPASS-regulativet	179 (90)	179 (90)	70 (35)
Jondal-Tørvikbygd - takstsone 6			
Dagens riksregulativ	106 (53)	146 (93)	53 (27)
AutoPASS-regulativet	140 (70)	140 (70)	70 (35)
Bjelkarøy-Hjellestad - takstsone 3			
Dagens riksregulativ	82 (41)	116 (75)	41 (21)
AutoPASS-regulativet	108 (54)	108 (54)	54 (27)
Bjelkarøy-Lerøy - takstsone 4			
Dagens riksregulativ	90 (45)	126 (81)	45 (23)
AutoPASS-regulativet	119 (60)	119 (60)	60 (30)
Hjellestad-Klokkarvik - takstsone 8			
Dagens riksregulativ	120 (60)	164 (104)	60 (30)

AutoPASS-regulativet	158 (79)	158 (79)	79 (40)
Klokkarvik-Lerøy - takstsone 2			
Dagens riksregulativ	74 (37)	106 (69)	37 (19)
AutoPASS-regulativet	98 (49)	98 (49)	49 (25)
Bjelkarøy-Klokkarvik Hjellestad-Lerøy - takstsone 6			
Dagens riksregulativ	106 (53)	146 (93)	53 (27)
AutoPASS-regulativet	140 (70)	140 (70)	70 (35)
Borgundøy-Fjelbergøy - takstsone 2			
Dagens riksregulativ	74 (37)	106 (69)	37 (19)
AutoPASS-regulativet	98 (49)	98 (49)	49 (25)
Borgundøy-Skjersholmane Fjeldbergøy-Skjersholmane - takstsone 13			
Dagens riksregulativ	160 (80)	214 (134)	80 (40)
AutoPASS-regulativet	211 (106)	211 (106)	106 (53)
Borgundøy-Sydnes Fjeldbergøy-Sydnes - takstsone 3			
Dagens riksregulativ	82 (41)	116 (75)	41 (21)
AutoPASS-regulativet	108 (54)	108 (54)	54 (27)
Borgundøy-Utbjoa Fjeldbergøy-Utbjoa - takstsone 12			
Dagens riksregulativ	152 (76)	204 (128)	76 (38)
AutoPASS-regulativet	200 (100)	200 (100)	100 (50)
Sydnes-Utbjoa - takstsone 11			
Dagens riksregulativ	144 (72)	194 (122)	72 (36)
AutoPASS-regulativet	190 (95)	190 (95)	95 (48)
Masfjordnes-Duesund - takstsone 2			

Dagens riksregulativ	74 (37)	106 (69)	37 (19)
AutoPASS-regulativet	98 (49)	98 (49)	49 (25)
Utne-Kinsarvik - takstsone 8			
Dagens riksregulativ	120 (60)	164 (104)	60 (30)
AutoPASS-regulativet	158 (79)	158 (79)	79 (40)
Kvandal-Utne - takstsone 6			
Dagens riksregulativ	106 (53)	146 (93)	53 (27)
AutoPASS-regulativet	140 (70)	140 (70)	70 (35)
Skånevik-Utåker - takstsone 6			
Dagens riksregulativ	106 (53)	146 (93)	53 (27)
AutoPASS-regulativet	140 (70)	140 (70)	70 (35)
Matre-Skånevik - takstsone 8			
Dagens riksregulativ	120 (60)	164 (104)	60 (30)
AutoPASS-regulativet	158 (79)	158 (79)	79 (40)
Matre-Utåker - takstsone 4			
Dagens riksregulativ	90 (45)	126 (81)	45 (23)
AutoPASS-regulativet	119 (60)	119 (60)	60 (30)