

2015

# AutoPASS i ferjedriften

## Orientering til fylkeskommunene



AutoPASS-ferjeprosjektet

Statens vegvesen

30.10.2015

## Innhold

1	AutoPASS i ferjedriften .....	3
1.1	Bakgrunn .....	3
2	Ferjekortet .....	3
2.1	Ferjekortordningen .....	3
2.2	Transaksjons- og pengeflyt i ferjekortordningen .....	3
3	Konsept for innføring av AutoPASS-ferje .....	4
3.1	Forutsetninger for innføring av AutoPASS-ferje .....	4
3.2	Oppretting av sentral kundeavtale .....	5
3.3	Sentral tjenesteleverandør .....	5
3.4	Forretningsregler .....	8
3.5	Status i arbeidet med innføring av AutoPASS-brikkebetaling i riksvegferjedriften ...	9
3.6	Videre plan for innføring av AutoPASS-brikkebetaling i riksvegferjedriften .....	10
4	Fremtidig situasjon hvis fylkeskommunen ønsker å være med i AutoPASS-ferjesamarbeidet .....	10
5	Fremtidig situasjon hvis fylkeskommunen ikke ønsker å være med i AutoPASS-ferjesamarbeidet .....	14
6	AutoPASS-regulativ for ferjetakster .....	16
6.1	Føringer i arbeidet med AutoPASS-regulativ for ferjetakster .....	16
6.2	Endringer i AutoPASS-regulativ for ferjetakster sammenlignet med gjeldene Riksregulativ for ferjetakster .....	16
6.3	Behandling av AutoPASS-regulativet .....	17
6.4	Takstmyndighet .....	18
7	Tidsplan .....	18

Vedlegg:

AutoPASS-regulativet

# Sammendrag

---

Statens vegvesen arbeider med å innføre AutoPASS-brikkebetaling i riksvegferjedriften. I den forbindelse er det utarbeidet et konsept for hvordan ferjekortsamarbeidet kan videreføres etter innføring av AutoPASS-brikkebetaling.

Dagens ferjekortsamarbeid er basert på at trafikantene kan bruke samme verdikort og storbrukerkort i de ferjesambandene som er omfattet av ferjekortsamarbeidet. Ferjekortet krever forhåndsinnbetaling av beløp for å oppnå rabatter.

Det er en målsetting ved innføring av AutoPASS-brikkebetaling at trafikantene ikke skal komme dårligere ut enn i dag. Innføring av AutoPASS-brikkebetaling i ferjedriften er forutsatt skal innføres i forbindelse med nye ferjekontrakter. For at trafikantene skal kunne få belastet sine reiser mot samme forhåndsinnbetalte beløp, må brikke- og korttransaksjoner knyttes til samme kundekonto. Det vil ikke være mulig ved bruk av dagens verdikort.

Derfor er det ønske om å etablere kundekontoer der AutoPASS-ferjekort og AutoPASS-brikker knyttes til en kundekonto som kalles AutoPASS-ferjekonto.

For å effektivisere forvaltningen av kundekontoene, utstede AutoPASS-ferjekort og behandle transaksjoner på vegne av alle ferjeselskap som er med i ferjekortsamarbeidet, vil det bli opprettet en Sentral tjenesteleverandør, som tar seg av disse oppgavene. I tillegg vil Sentral tjenesteleverandør også håndtere dataflyt mot utstedere av AutoPASS-brikker for transaksjoner som ikke er knyttet til ferjerabattavtaler.

Det er utarbeidet et AutoPASS-ferjeregulativ som skal gjelde for riksvegferjesamband som har innført AutoPASS-brikkebetaling. Dette er basert på kun betaling for kjøretøy for å kunne gjennomføre en effektiv automatisert billettering.

For samband som ikke har innført AutoPASS-brikkebetaling gjelder dagens Riksregulativ for ferjetakster. Når dagens verdikort og storbrukerkort går ut og erstattes med AutoPASS-ferjekort, vil enkelte bestemmelser i dagens regulativ endres.

Fylkeskommunene er takstmyndighet på fylkesvegferjesambandene. Det vil derfor være opp til hver enkelt fylkeskommune å bestemme om de ønsker å innføre AutoPASS-brikkebetaling i fylkesvegferjesamband. Dette forutsetter innføring av det nye AutoPASS-regulativet som er basert på bare billettering av kjøretøy

Utskifting av dagens ferjekort, innføring av nye AutoPASS-ferjekort og etablering av Sentral tjenesteleverandør vil berøre inngåtte ferjekontrakter.

Oppretting av AutoPASS-ferjekontoer medfører at dagens kortdatabaser avvikles hos dagens ferjeselskap og etableres hos Sentral tjenesteleverandør. Renteinntekter på tjenesteleverandør sin kortdatabase vil bli fordelt til ferjeselskapene basert på forhandlinger med oppdragsgiver (Statens vegvesen og fylkeskommunene). Når kortdatabasen blir flyttet fra ferjeselskapene til Sentral tjenesteleverandør vil dette kunne føre til at ferjeselskapene får større behov for kassakredittlån. Det er vanskelig å stipulere hvor store disse

rentekostnadene vil være. Disse rentekostnadene må sees i sammenheng med renteinntektene.

Det må gjøres tilpassing i dagens billettmaskiner og baksystem for å kunne lese og behandle transaksjoner knyttet de nye AutoPASS-ferjekortene. Kostnader knyttet til tilpasning av eksisterende billettmaskiner er stipulert til å være relativt lave fordi vi har lagt opp til å innføre et nytt kontokort basert på samme standard som dagens ferjekort.

Drift av Sentral tjenesteleverandør (inkludert sentralsystem) må ferjeselskapene betale gjennom bruk av tjenesten. Kostnadene for drift av tjenesten vil bli fordelt mellom ferjeselskapene etter antall transaksjoner. Kostnadene for innføring av Sentral tjenesteleverandør blir vurdert til å være relativt lave pr. transaksjon siden de største riksvegferjesambandene er med.

# AutoPASS i ferjedriften – orientering til fylkeskommunene

---

Statens vegvesen ønsker med dette å orientere fylkeskommunene om arbeidet som er gjort så langt i forbindelse med innføring av AutoPASS-brikkebetaling i ferjedriften og om muligheter og konsekvenser dette vil kunne ha for fylkeskommunene.

## 1 AutoPASS i ferjedriften

### 1.1 Bakgrunn

I Nasjonal transportplan for 2014–2023, Meld. St. 26 (2012–2013) er det besluttet å innføre AutoPASS som betalingssystem i ferjedriften. Målsettingen er at AutoPASS som betalingssystem i riksvegferjedriften vil lette trafikkavviklingen på ferjesambandene og gjøre betalingen enklere for både ferjemanskaper og passasjerer. Trafikantene vil kunne benytte AutoPASS-brikken både for å betale for ferjereisen og for betaling bomavgift på veg.

## 2 Ferjekortet

### 2.1 Ferjekortordningen

Innen ferjedriften er det i dag en ordning med rabattkort som kan benyttes på tvers av samband, operatør og fylker. Ordningen kalles Ferjekortet og kortene kan brukes på ferjesamband i Vest-Agder, på Vestlandet, og på enkeltsamband i Trøndelag, Nordland og Finnmark. I dagens ferjekortordning får trafikantene tilgang til rabatterte reiser ved bruk av verdikort for kjøretøy (50%), verdikort for person (17%), storbrukerkort for bedrift (40%) og storbrukerkort for buss i rute (50%). Rabatten ved bruk av verdikort forutsetter innbetaling av et forskuddsbeløp avhengig av kjøretøygruppe. Verdikortene på fylles på hos den ferjeoperatøren som har utstedt kortet. Innehaver av storbrukerkort må betale inn et depositum tilsvarende ca. 1 mnd forbruk til ferjeoperatøren det er inngått avtale med. For nærmere informasjon se: [ferjekort.no](http://ferjekort.no)

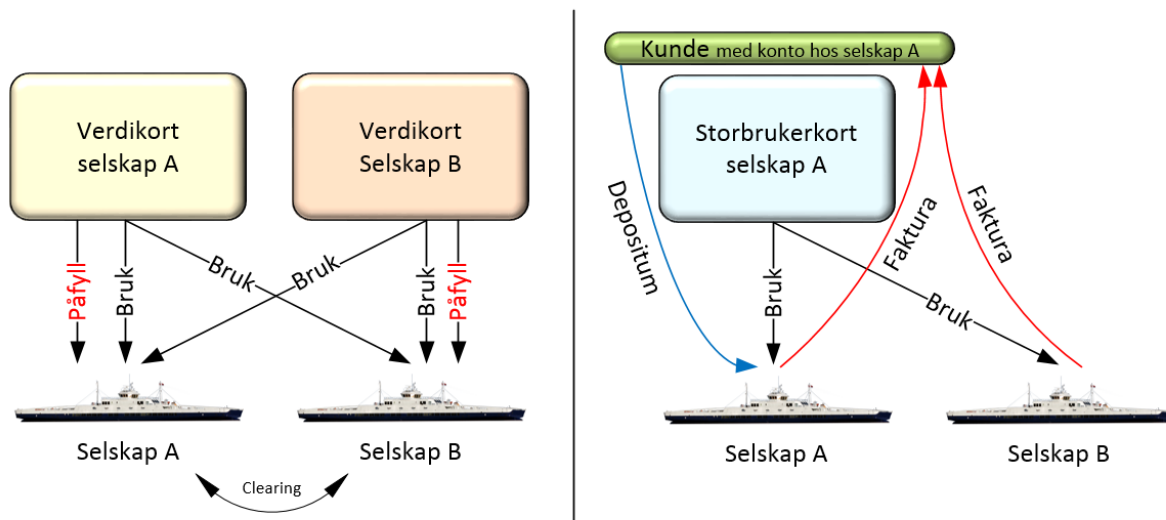
### 2.2 Transaksjons- og pengeflyt i ferjekortordningen

I ferjekortordningen skjer utveksling av transaksjonsdata i et 1:1 forhold mellom de forskjellige ferjeoperatørene i ferjekortsamarbeidet. Ferjekorttransaksjonen blir således ikke behandlet i en sentral enhet. Ved bruk av verdikort sender transporterende ferjeselskap månedlig et samlet krav for gjennomførte reiser til det selskapet som har utstedt verdikortet. I tillegg blir det sendt en egen fil i standardisert format med detaljert informasjon om transaksjonene. Utsteder av verdikortet skal dermed ha tilgang til både egne

og transaksjoner for reiser gjennomført hos andre ferjeselskap om kunden skulle etterspørre dette.

For storbrukerkort er det transporterende ferjeselskap som fakturerer kunden, og kunden kan derfor få faktura fra flere selskap. For å kunne fakturere, utveksler selskapene kundeinformasjonen som er knyttet til kortet. I tillegg blir transaksjonene distribuert til respektive korteierselskap slik at det har full oversikt over alle transaksjoner gjennomført med kortet dersom kunden spør.

Forretningsreglene for ferjekortbruken er regulert i Riksregulativ for ferjereiser. Figuren nedenfor beskriver nåværende situasjon for forholdet mellom kort, korteiende selskap og samarbeidende selskap:



### 3 Konsept for innføring av AutoPASS-ferje

#### 3.1 Forutsetninger for innføring av AutoPASS-ferje

Utrulling av AutoPASS-brikkebetaling for ferje vil skje etappevis og vil følge utlysning av nye ferjeanbud. Det kan også innføres AutoPASS i eksisterende ferjekontrakter dersom ferjeselskap og oppdragsgiver kommer frem til gode løsninger for dette. Trafikantene vil derfor i flere år fremover møte ferjesamband uten brikkebetaling.

For at ikke trafikantene skal komme dårligere ut etter innføring av AutoPASS-brikkebetaling på ferjer, og at det reisende må forholde seg til to rabattsystemer, er det viktig å sikre sameksistens mellom Nasjonalt ferjekort og AutoPASS-brikkebetaling på ferje. Det må derfor opprettes en rabattavtale som inkluderer både bruk av ferjekort og brikke i alle ferjesamband som er med i det Nasjonale ferjekortsamarbeidet.

### 3.2 Oppretting av sentral kundeavtale

Kobling av bruk av AutoPASS-brikkebetaling og Nasjonalt ferjekort krever oppretting av kundekontoer. Dagens Nasjonale ferjekort består av *Verdikort*, der forhåndsinnbetalt beløp ligger i kortet, og *Storbrukerkort* med forhåndsinnbetalt depositum og etterfakturering av transporterte reiser. AutoPASS-brikkebetaling fordrer sentraliserte kundekontoer hvis ferjekortsamarbeidet skal videreføres i alle ferjesamband som er omfattet av ordningen.

Statens vegvesen vil erstatte dagens ferjekort (både verdikort og storbrukerkort) med AutoPASS-ferjekort til bruk i de samband som ikke har innført AutoPASS-brikkebetaling. De nye AutoPASS-ferjekortene vil ikke kunne benyttes på samband der det er innført AutoPASS-brikkebetaling.

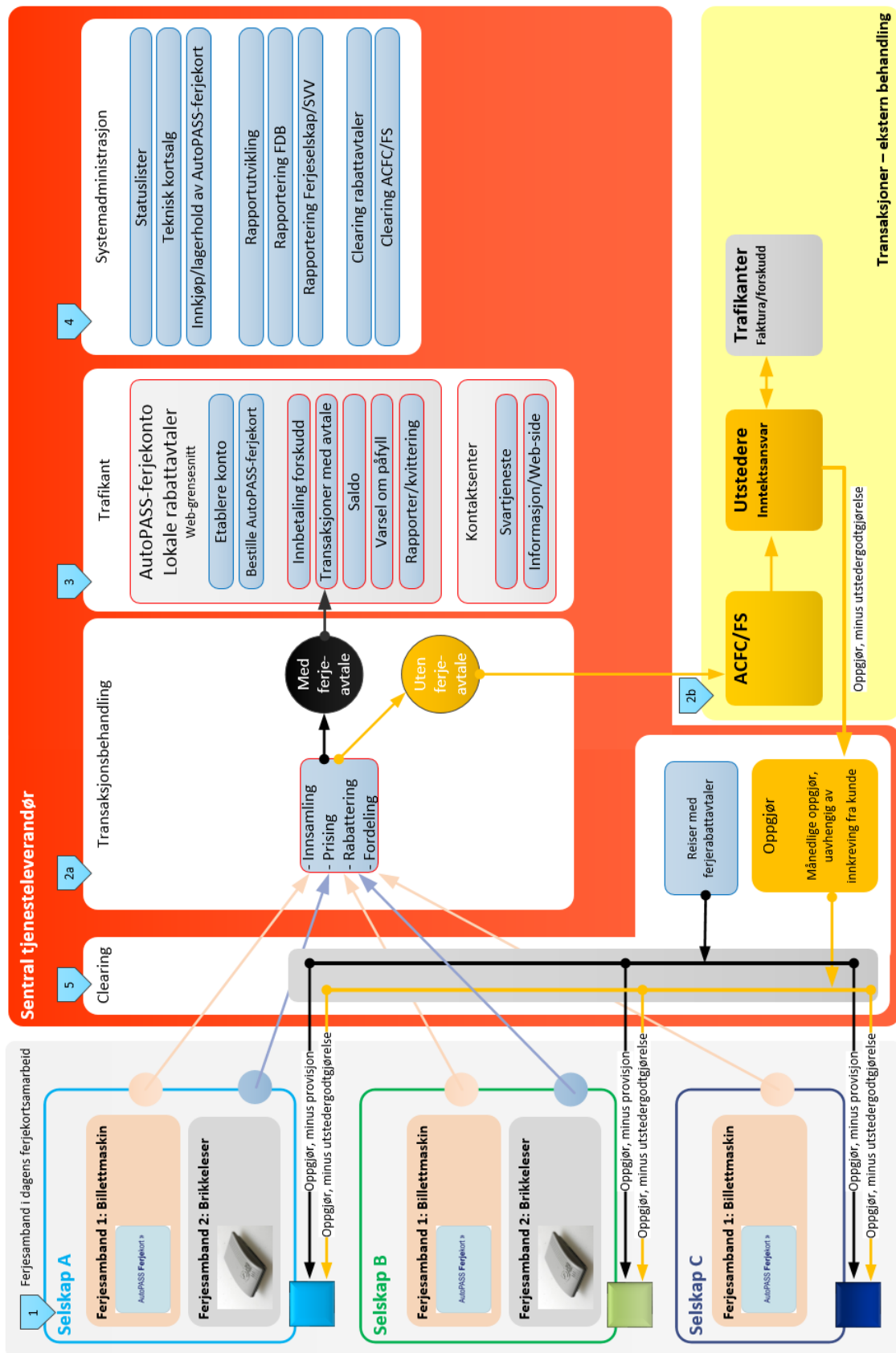
### 3.3 Sentral tjenesteleverandør

For å effektivisere forvaltningen av kundekontoene, utstede AutoPASS-ferjekort og behandle transaksjoner på vegne av alle ferjeselskap som er med i ferjekortsamarbeidet, vil det opprettes en Sentral tjenesteleverandør, som tar seg av disse oppgavene.

I tillegg vil denne Sentral tjenesteleverandør også håndtere dataflyt mot utstedere av AutoPASS-brikker for transaksjoner som ikke er knyttet til rabattavtaler.

Utvikling og drift av Sentral tjenesteleverandør vil om kort tid lyses ut på anbud. Statens vegvesen vil stå som systemeier av Sentral tjenesteleverandør. Det vil bli opprettet et systemeierforum der fylkeskommunene blir invitert til å delta.

Figuren beskriver fremtidig transaksjonsflyt ved opprettelse av sentrale kundekontoer og sentral tjenesteleverandør: med planlagt konsept:





Figuren viser følgende fordeling av roller og ansvar for det skisserte konseptet:

*Ansvar ferjeselskapene:*

1. Ferjeselskapene har ansvaret for:
  - Registrering av passeringer/billettering som i dag
  - Levere ferdig priset korttransaksjoner til Sentral tjenesteleverandør. Det er kritisk at disse blir levert innen avtalte tidsfrister på avtalt format
  - Levere uprisede brikke-transaksjoner til med biltype og målt lengde til Sentral tjenesteleverandør innen avtalte tidsfrister på avtalt format
  - Levere samlede data til Ferjedatabanken innen avtalte tidsfrister på avtalt format
  - Ansvar for kontantbetaling
  - Ansvar for at bærbare billettmaskiner er oppdatert med siste statusliste

*Ansvar Sentral tjenesteleverandør:*

2a. Samler inn alle transaksjoner fra ferjeselskapene, priser brikke-registreringene, vurderer rabatt i forhold til rabattavtaler eller ikke, for både brikke- og korttransaksjoner. Brikke-transaksjoner uten rabattavtaler blir videresendt til en formidlings-sentral (ACFC/FS) for videre behandling av utstedere.

3. Trafikantrelaterte oppgaver
  - Etablere AutoPASS-ferjekonto
  - Forvalte kontoer: påfylling, behandle transaksjoner med avtaler mot AutoPASS-ferjekontoer, gi saldo, varsel om påfylling, rapporter, kvittering.
  - Utstede og distribuere ferjekort
  - Etablere kundekontaktsenter
4. Systemadministrasjon
  - Produksjon av statuslister
  - Teknisk tilrettelegging for kortsalg/lagerhold kortsalg
  - Rapportering
  - Teknisk tilrettelegging for transaksjonsflyt/transaksjonsutveksling og økonomisk oppgjør
  - Produksjon av foredlet trafikkdata til ferjeselskapene for videre leveranse til Ferjedatabanken
5. Transaksjonsutveksling hos sentral tjenesteleverandør
  - Oppgjør til ferjeselskap for reiser med rabattavtaler, minus provisjon
  - Oppgjør til ferjeselskap fra utstedere, minus provisjon

Ansvar brikkeutsteder:

- 2b. Behandle transaksjoner uten lokal rabattavtale, og fakturere trafikanter

### 3.4 Forretningsregler

Forretningsreglene i et ferjesamband som har innført AutoPASS-brikkebetaling er regulert i et AutoPASS-regulativ for ferjetakster, se Vedlegg. Fylkeskommunene vil også kunne ha mulighet til å innføre AutoPASS-regulativ med passasjerbetaling, men dette vil sette begrensninger på hvor automatisert brikkebetalingen kan være da det må være mulighet for å ta betalt for passasjerer. Sentral kundekonto og sentral tjenesteleverandør vil likefullt kunne benyttes.

For samband som ikke har innført AutoPASS-brikkebetaling gjelder dagens Riksregulativ for ferjetakster. Når dagens verdikort og storbrukerkort går ut og erstattes med AutoPASS-ferjekort, vil enkeltebestemmelser i dagens regulativ endres.

Kunder med AutoPASS-ferjekonto får rabatt ved å forhåndsinnbetaling til kundekontoen. Krav til størrelse på forhåndsinnbetaling av beløp er koblet til grupper av kjøretøyklasser, og det er ikke tillatt å betale for et lenger kjøretøy enn den lengdegruppe forhåndsinnbetalt beløp er knyttet til.

For å oppnå avtalt rabatt må et forskuddsbeløp være innbetalt og saldoen være positiv. For bedriftskunder blir det lagt opp til en sikkerhetsbuffer på 10% av forhåndsinnbetalt beløp. Dette for å unngå overtrekk på grunn av forsinkelser i transaksjonsflyten.

Private og bedrifter oppnår hhv 50% rabatt og 40%. Buss i kondisjonerte ruter får 50% rabatt.

Når kunden oppretter en AutoPASS-ferjekonto kan det knyttes et AutoPASS-ferjekort og/eller AutoPASS-brikke til kontoen. For private kan det knyttes to kjøretøy til hver AutoPASS-ferjekonto, mens bedrifter kan knytte et ubegrenset antall kjøretøy til en AutoPASS-ferjekonto når disse knyttes til et organisasjonsnummer.

Kunden skal via en egen nettbasert tjeneste få tilgang til oppretting av konto, oppdatering av egen profilinformasjon, oversikt over transaksjoner, se saldo på kontoen og mulighet for innbetaling av nytt forskudd.

Når det er igjen mindre enn 25% av tilgjengelig verdi på konto av innbetalt beløp, så vil systemet sende ut et varsel til kunden på SMS, pushmeldinger og/eller e-post til kontoeier om at saldoen er i ferd med å bli brukt opp, og at påfylling er nødvendig.

Kunder med brikke uten rabattavtale, i samband som har innført AutoPASS-brikkebetaling, får likevel 10% rabatt. Dette skal være en stimulans for å øke brikkeandelen. Kunder som betaler kontant eller med bankkort får ikke rabatter.

Kunden må skaffe AutoPASS-brikker fra eksisterende brikkeutstedere, mens AutoPASS-ferjekort blir distribuert direkte fra Sentral tjenesteleverandør.

Vi gjør oppmerksom på at endringer utover vedtatt AutoPASS-regulativ og nødvendige endringer i dagens riksregulativ krever vedtak av takstmyndigheten. Beskrivelsen av forretningsreglene innehar noen slike endringer.

## 3.5 Status i arbeidet med innføring av AutoPASS–brikkebetaling i riksvegferjedriften

### 3.5.1 Riksvegferjesambandet Moss–Horten

Ferjesambandet Moss–Horten ble lyst ut i 2014 med krav om AutoPASS–brikkebetaling med driftsoppstart 1.1.2017.

Det er lagt opp til en halvautomatisk AutoPASS–løsning, dvs. at trafikanter med godkjent brikke, og som ønsker å betale med brikke skal henvises til et felt som leser brikken og registrerer hvor langt kjøretøyet er. Trafikanter som ikke har godkjent brikke eller som ønsker å betale for seg der og da kan gjøre dette ved å velge det manuelle feltet.

Ferjeselskapet skal ikke utstede AutoPASS–brikker. Trafikantene som ikke har brikke må skaffe disse hos ett av bompengeselskapene på samme måte som i dag.

Det er ferjeselskapet som skaffer og drifter vegkantutstyret på samme måte som med det tradisjonelle billetteringsutstyret.

Moss–Horten er ikke en del av ferjekortsamarbeidet.

### 3.5.2 Riksvegferjesambandet Anda–Lote

Ferjesambandet Anda–Lote er lyst ut i september 2015 med krav om AutoPASS–brikkebetaling med driftsoppstart 1.1.2018. Sambandet er lyst ut som en bruttokontrakt.

Det er også her lagt opp til en halvautomatisk løsning, se pkt. 3.6.1. Ferjeselskapet anskaffer og drifter vegkantutstyret.

Ferjeselskapet skal ikke utstede AutoPASS–brikker. Trafikantene som ikke har brikke må skaffe disse hos bompengeselskapene på samme måte som i dag.

Anda–Lote er en del av ferjekortsamarbeidet. Derfor er det stilt krav om bruk av Sentral tjenesteleverandør, jf pkt. 3.3.

Vi viser til [konkurransesgrunnlaget](#) for utlysning av Anda–Lote, nytt pkt. 4.13.1 og 5.5.7 som omhandler AutoPASS.

### 3.5.3 Riksvegferjesambandene Mannheller–Fodnes og Hella–Dragsvik–Vangsnes

Ferjesambandet Mannheller–Fodnes og Hella–Dragsvik–Vangsnes ble lyst i 2014 som et bruttosamband. Det ble stilt krav om bruk av AutoPASS–regulativ, men med bruk av dagens ferjekort. Det er mulighet for innføring av AutoPASS–brikkebetaling i driftsperioden så snart Sentral tjenesteleverandør er i drift og det legges til rette for brikkebetaling.

### 3.6 Videre plan for innføring av AutoPASS–brikkebetaling i riksvegferjedriften

Statens vegvesen vil vurdere innføring av AutoPASS–brikkebetaling i riksvegferjesambandene etter hvert som de lyses ut i forbindelse med nye ferjekontrakter.

## 4 Fremtidig situasjon hvis fylkeskommunen ønsker å være med i AutoPASS–ferjesamarbeidet

Fylkeskommunene er takstmyndighet på fylkesvegferjesambandene. Det vil derfor være opp til hver enkelt fylkeskommune å bestemme om de ønsker å innføre AutoPASS–brikkebetaling i fylkesvegferjesamband.

Dette kapitlet fokuserer på konsekvenser for trafikantene, ferjeselskapene og fylkeskommunene ved å videreføre dagens ferjekortsamarbeid gjennom innføring av AutoPASS–ferjekort i ferjedriften.

#### 4.1.1 Konsekvenser for trafikantene

Hvis de fylkeskommunene som i dag er med i ferjekortsamarbeidet blir med i det videre AutoPASS–samarbeidet med innføring av nye AutoPASS–ferjekort, så vil trafikantene komme like godt ut som innenfor dagens ferjekortsamarbeid. Dette fordi en rabattavtale da kan benyttes på samme ferjesamband som i dag.

Trafikant kan på en enkel måte vedlikeholde forhåndsinnbetalt beløp og ha oversikt over saldo og transaksjoner gjennom egen webside. Sikkerheten for forhåndsinnbetalt beløp vil bli mye bedre enn i dag, fordi beløpet blir flyttet fra verdikortet til en sentral konto.

Etter innføring av AutoPASS–ferjekonseptet må trafikant altså forholde seg til to ulike betalingsmedium (brikke og kort) knyttet til AutoPASS–ferjekontoen for å kunne oppnå rabatt i flere samband.

#### 4.1.2 Konsekvenser for ferjeselskapene

##### *AutoPASS–ferjekort*

En videreføring av ferjekortsamarbeidet etter innføring av AutoPASS–ferjekontoer vil medføre at alle dagens verdikort og storbrukerkort må fases ut. Sentral tjenesteleverandør vil stå for distribusjon og forvaltning av de nye AutoPASS–ferjekortene. Dagens billettmaskiner må tilpasses for å kunne behandle de nye AutoPASS–ferjekortene. I konseptet etterstrebes det å

lage en løsning som kan benytte dagens ferjekortstandard, noe som bør gi marginale kostnader for ferjeselskapene.

Ved oppretting av sentral kundekonto og sentral tjenesteleverandør overføres noe av inntektsrisikoen fra ferjeselskapene til sentral tjenesteleverandør og til brikkeutsteder. Ferjeselskapet må imidlertid betale for denne risiko gjennom betaling per transaksjon for bruk av sentral tjenesteleverandør.

I samtaler med ferjeselskapene har vi kartlagt følgende utfordringer som vi må arbeide videre med for å verifisere:

- Størrelsen på sperrelistene kan være utfordrende i forhold til dagens billettmaskiner
- Nettkapasitet og nettdekning mellom ferje og land kan være en flaskehals. Dette må vurderes for hvert samband.

#### *AutoPASS-ferjekonto/Sentral tjenesteleverandør*

For å håndtere alle transaksjoner knyttet til AutoPASS-ferjekort, forskuddsbetalte beløp knyttet til rabattavtaler brikke transaksjoner, kreves det oppretting av en Sentral tjenesteleverandør.

Drift av Sentral tjenesteleverandør (inkludert sentralsystem) må ferjeselskapene betale for gjennom bruk av tjenesten. Kostnadene for drift av tjenesten vil bli fordelt mellom ferjeselskapene etter antall transaksjoner. Kostnadene for innføring av Sentral tjenesteleverandør blir vurdert til å være relativt lave pr. transaksjon så lenge de store riksvegferjesambandene er med.

Ferjeselskapene forvalter i dag kortdatabasen, og har fordel av renteinntekter. Kortdatabasen vil etter oppretting av Sentral tjenesteleverandør bli forvaltet av denne, men renteinntektene forvaltes av oppdragsgiver. Renteinntektene vil kunne brukes til å dekke krav fra ferjeselskapene knyttet bortfall av deres renteinntekter.

Det må også gjøres endringer i ferjeselskapene sine baksystemer for å kunne samhandle med Sentral tjenesteleverandør. Dette kan f.eks. gjelde sending av transaksjoner, mottak av sperrelistene og ferdig prisede transaksjoner til regnskap og statistikkformål. Baksystemet må også settes i stand til å sende transaksjonene oftere/raskere enn i dag.

I dag betaler trafikant en pant for å skaffe et ferjekort, mens etter innføring av AutoPASS-ferjekort blir pant, som må refunderes, erstattet av et gebyr, som ikke refunderes. Dette er en omlegging som har vært etterspurt av ferjeselskapene, da den er enklere å administrere, og kostnader knyttet til selve utstedelsen og forvaltning av kortet blir dekket gjennom gebyret.

#### *AutoPASS-brikkebetaling*

Det har hittil vært et bærende prinsipp i riksvegferjedriften at når ferjeselskapene er ansvarlig for billetteringen skal de også være ansvarlig for anskaffelse og drift av billetteringsutstyret ved utlysning av nye ferjekontrakter, med krav om AutoPASS-brikkebetaling. Dette gjelder også for utstyret som kreves for å lese brikker og måle lengde

på kjøretøyene, uavhengig av netto- eller bruttokontrakt. Fylkeskommunene står fritt til å velge løsning og prinsipp ved innføring av AutoPASS-brikkebetaling på fylkeskommunale samband.

Ved innføring av AutoPASS-brikkebetaling har Statens vegvesen på riksveg lag til grunn at ferjeselskapene har ansvaret for lesing av brikker og korrekt lengdemåling. Inntektsansvaret for ferjeselskapene er regulert i kontraktene. Vi viser til konkurransegrunnlaget for Anda-Lote, jf. pkt.3.5.2.

Brikkefinansieringer knyttet til rabatterte reiser vil bli behandlet av Sentral tjenesteleverandør, og kostnader påløper etter samme prinsipp som for AutoPASS-ferjekortfinansieringer.

Brikkefinansieringer som ikke knyttes til en rabattavtale blir etterfakturert til trafikant av utsteder av brikken. Dette kan være bompengeselskapene eller utenlandske utstedere gjennom EasyGO-samarbeidet. Den som har utstedt brikken har også inntektsrisikoen. Ferjeselskapene må betale utstedergodtgjørelse til utstedere av brikken som betaling for denne tjenesten.

Det er Sentral tjenesteleverandør som ruter finansieringer videre til utstedere av brikker gjennom Formidlingsentralen (ACFC).

#### **4.1.3 Konsekvenser for fylkeskommunene**

Utskifting av dagens ferjekort, innføring av nye AutoPASS-ferjekort og oppretting av AutoPASS-kundekontoer/Sentral tjenesteleverandør vil berøre inngåtte ferjekontrakter.

##### **4.1.3.1 Konsekvenser for eksisterende kontrakter**

Eksisterende kontrakter vil måtte endres på følgende områder:

###### *Utfasing av dagens kort*

- Kortdatabasen blir avviklet i driftsperioden for eksisterende kontrakter. De økonomiske konsekvensene for ferjeselskapene blir vurdert til å være lave da «tapte» renteinntekter vil bli tilbakeført til ferjeselskapene fra Sentral tjenesteleverandør. Sentral tjenesteleverandør vil parallelt bygge opp sin kortdatabase. Renteinntekter på tjenesteleverandør sin kortdatabase vil bli fordelt til ferjeselskapene basert på forhandlinger med oppdragsgiver (Statens vegvesen og fylkeskommunene).
- Når kortdatabasen blir flyttet fra ferjeselskapene til Sentral tjenesteleverandør vil dette kunne føre til at ferjeselskapene får større behov for kassakredittlån. Det er vanskelig å stipulere hvor store disse rentekostnadene vil være. Disse rentekostnadene må sees i sammenheng med renteinntektene. Høye krav fra ferjeselskapene om kompensasjon for høyere kassakredittlån vil på den andre side gi lavere krav knyttet til bortfall av renteinntekter. Det er ønske om at det utarbeides en forutsigbar modell for kompensasjon i eksisterende kontrakter som benyttes for alle kontrakter knyttet til bortfall av kortdatabasen.

- Ferjeselskapene må tapsføre restbeholdning av ubrukte kort. Økonomiske konsekvensene blir vurdert som lave forutsatt at ferjeselskapene får informasjon i god tid, slik at beholdning av kort kan bygges ned.
- Ferjeselskapene vil spare administrative kostnader knyttet til forvaltning av dagens kundeavtaler og verdikort/storbrukerkort, blant annet faktureringskostnader knyttet til storbrukeravtaler og utveksling av transaksjonsdata mellom ferjeselskapene. Disse blir vurdert til å være marginale.

#### *Innfasing av nye AutoPASS-ferjekort*

- Sentral tjenesteleverandør innfaser og distribuerer/forvalter nye AutoPASS-ferjekort.
- Trafikanter betaler for dette gjennom gebyr, og fylkeskommunen blir derfor ikke pålagt direkte kostnader knyttet til dette.

#### *Konsekvenser for billettmaskiner*

- Billettmaskinene må kunne innhente statuslister fra tjenesteleverandør knyttet til kundekontoer og avvise transaksjoner som står på svartelister.
- Billettmaskinene må akseptere AutoPASS-ferjekort, og behandle transaksjoner i kortet i samsvar med Håndbok V821 Elektronisk billettering inklusiv håndboktillegg for ferjer.
- Kostnader knyttet til tilpasning av eksisterende billettmaskiner er stipulert til å være relativt lave fordi vi har lagt opp til å innføre et nytt kontokort basert på samme standard som dagens ferjekort.

#### *Konsekvenser for billettssystemenes dataflyt og eksportformat*

- Ferjeselskapene må optimalisere fart i dataoverføringa mellom billettmaskin og baksystem for å kunne levere oppdaterte transaksjonsdata i forhold til kravspesifikasjon for Sentral tjenesteleverandør.
- Statuslister må leses inn i billettmaskin i forhold til kravspesifikasjon for Sentral tjenesteleverandør.
- Sende transaksjonsdata i korrekt format til korrekt tid til Sentral tjenesteleverandør i forhold til kravspesifikasjon.
- Kostnadene blir vurdert til å være relativt lave.

#### *Konsekvens for ferjeselskapenes integrasjoner mot billettssystem*

Ferjeselskapene har i dag integrasjoner mellom billettssystemene og omliggende støttesystemer. Dette kan for eksempel være mellomsystem som forbereder data til fakturering eller behandler billettøroppgjør, rapportmoduler, eksportmodul til ferjedatabanken, banksystem og regnskapssystem. Noen av disse systemene blir overflødige, andre må endres og nye må etableres.

Kostnadene blir vurdert til å være relativt lave.

### *Sentral tjenesteleverandør*

Drift av Sentral tjenesteleverandør (inkludert sentralsystem) må ferjeselskapene betale gjennom bruk av tjenesten. Kostnadene for drift av tjenesten vil bli fordelt mellom ferjeselskapene etter antall transaksjoner. Kostnadene for innføring av Sentral tjenesteleverandør blir vurdert til å være relativt lave pr. transaksjon siden de største riksvegferjesambandene er med

Fylkeskommunene vil få krav om å dekke disse kostnadene i eksisterende kontrakter.

#### **4.1.3.2 Nye ferjekontrakter med AutoPASS-brikkebetaling**

Ved å innføre de nye AutoPASS-ferjekortene som knyttes til kundekontoer, og benytte Sentral tjenesteleverandør, vil en ha lagt til rette for en ev. senere implementering av AutoPASS-brikkebetaling i fylkesvegferjesamband på en god måte.

Bruk av sentrale kundekontoer åpner også for ev bruk av andre ID-baserte betalingsmiddel.

## **5 Fremtidig situasjon hvis fylkeskommunen ikke ønsker å være med i AutoPASS-ferjesamarbeidet**

Dersom en fylkeskommune ikke ønsker å være med i AutoPASS-ferjesamarbeidet, kan det tilbys alternative fylkesinterne rabatt-/betalingsløsninger for fylkesvegferjesamband i løpende kontrakter i aktuelt fylke:

### *Lokal overtakelse av distribuerte ferjekort*

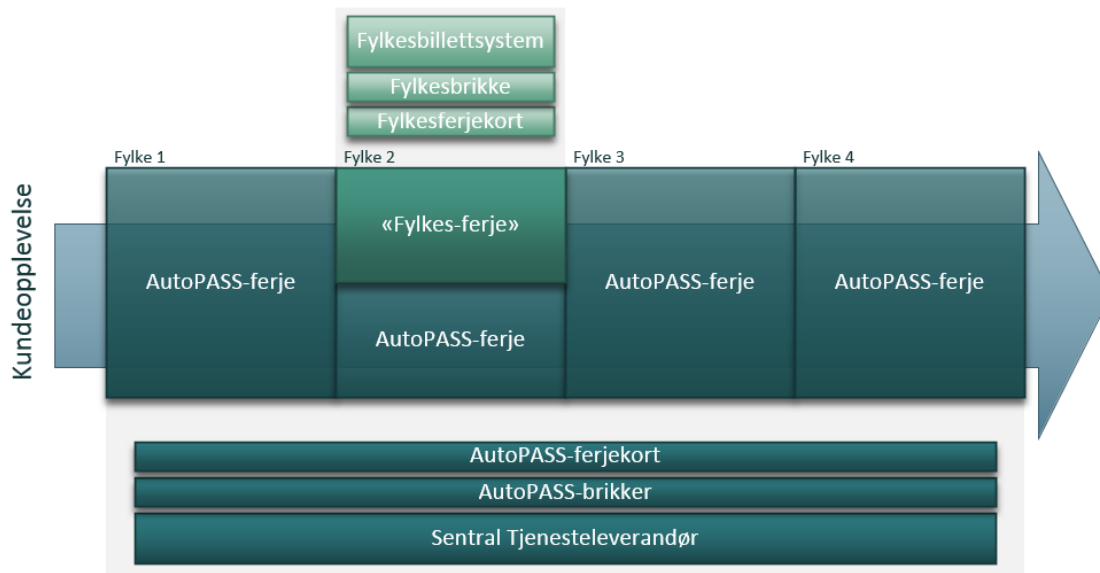
Det vil være vanskelig å videreføre bruken av dagens verdikort siden systemet er basert på at ferjeselskap eier kortene, og påfylling skal skje hos det ferjeselskapet som har utstedt kortet. I dagens anbudsregime har ferjeselskapene ingen fylkestilknytning, og et selskaps kort vil trolig være utfaset i forbindelse med innføringen av nye AutoPASS-ferjekort og AutoPASS-brikker. Skulle et fylke likevel se det som formålstjenlig å videreføre et bestemt selskap sin kortdatabase, må denne i tilfelle kjøpes ut og driftes av fylkeskommunen. Dette må skje etter at kunder, uten spesiell tilhørighet til aktuelt fylke, har fått innløst sine kort.

### *Etablering av nytt ferjekortsystem*

Et annet alternativ er at fylket etablerer nytt rabatt-/betalingssystem dedikert for ferje, eller integrert med kollektivtrafikk i fylket for øvrig.

Dersom fylkeskommunen ønsker innføring av brikkebruk på nye fylkesferjesamband må denne brikkebruken integreres med det nye rabatt-/betalingssystemet.





### 5.1.1 Konsekvenser for trafikanten

Hvis en fylkeskommune ikke ønsker å innføre AutoPASS-ferjekonseptet på sine fylkesvegferjesamband, så må de opprette egne rabatt-/betalingsystem. I fylker med både riksvegferjesamband og fylkesvegferjesamband må trafikantene forholde seg til to system for å oppnå rabatt.

### 5.1.2 Konsekvenser for ferjeselskapene

Hvis en fylkeskommune ikke ønsker å gå over til AutoPASS-ferjekort for sine løpende kontrakter, må ferjeselskaper med både riksvegferjekontrakter og fylkesvegkontrakter kunne betjene AutoPASS-ferjekort, AutoPASS-brikker og evt fylkesinterne ferjekort. Skulle alle kontraktene inneholde krav til ferjeselskapene om drift og anskaffelse av billettsystemer vil et ferjeselskap måtte ha kompetanse på 3 ulike systemer. Dette vil være ressurskrevende med tanke på drift, vedlikehold og opplæring.

### 5.1.3 Konsekvenser for fylkeskommunen

Dersom en fylkeskommune ikke velger å innføre AutoPASS-ferje, må de definere og ev drifte et eget fylkesinternt betalings-/rabattsystem for ferje som inkluderer egne ferjekort og evt framtidige brikkepasseringer.

## 6 AutoPASS-regulativ for ferjetakster

AutoPASS-brikkebetaling krever et enklere takstregulativ enn dagens Riksregulativ for ferjetakster.

### 6.1 Føringer i arbeidet med AutoPASS-regulativ for ferjetakster

- Bare endringer i regulativet som er nødvendige for å få innført AutoPASS-betaling på ferjene skal gjennomføres
- Nytt regulativ skal være inntektsprovenynøytralt i forhold til dagens riksregulativ for ferjetakster

### 6.2 Endringer i AutoPASS-regulativ for ferjetakster sammenlignet med gjeldene Riksregulativ for ferjetakster

Stortinget godkjente i St. Prop. 1 S (2014–2014?) det nye AutoPASS-regulativet. Regulativet er utarbeidet av Universitetet i Nordland på oppdrag fra Statens vegvesen. Dette arbeidet er dokumentert i eres rapport som finnes her: [http://www.uin.no/Documents/HHB/SIB/SIB-rapport%201\\_2014.pdf](http://www.uin.no/Documents/HHB/SIB/SIB-rapport%201_2014.pdf)

Endringer i forhold til dagens Riksregulativ for ferjetakster, er som følger:

- Gratis for passasjerer
- Justeringer i lengdegruppene for kjøretøy, men det er 9 lengdegrupper som i dag
- Nye takster som tar høyde for bortfall av passasjerbetaling (påslag mellom 2–31%)
- Noen endringer i særordningene i takstbestemmelsene
- 10% rabatt ved bruk av AutoPASS-brikke
- Rabattavtaler som krever forhåndsinnbetaling er knyttet til bruk av AutoPASS-brikke
- EL-bil (egen takstgruppe)
- Rabatt for MC er tatt bort, men taksten er redusert for å ta høyde for dette

### 6.3 Behandling av AutoPASS-regulativet

AutoPASS-regulativet ble sendt på høring 3.april 2014 med høringsfrist 4.juli 2014. Åtte fylkeskommuner, NHO Sjøfart, NHO Transport og Norges Lastebileierforbund gav innspill i høringsrunden.

Vi fikk følgende tilbakemelding på høringsutkastet:

- Høringsinnspillene stiller seg bak AutoPASS på ferjene
- Ikke enighet om at påslag for passasjerbortfall er lagt på alle kjøretøygruppene
- Ønske om endringer i lengdegrupper
- Ønske om fjerning av dobbel takst for spesielt høye og spesielt lange kjøretøy blir tatt bort
- Særbestemmelse knyttet til henger for kjøretøy <6 meter
  - Ønsker at særbestemmelsen går ut fordi: bør betale etter faktisk lengde som andre og vanskelig å håndtere teknisk i AutoPASS-løsningen
- EL-bil – takst – økonomiske konsekvenser
- Taksering av gods som ikke går på bil – punktet bør også gjelde for gods på henger
- Storbrukerkonto – Privat/Bedrift
  - Rabattnivå – ønske om 50% rabatt også for spesielle transporter – busser og kombibiler i konsesjonerte ruter har 50% rabatt i dag
- Størrelse på forhåndsinnbetalt beløp for å få rabatt
- Garanti knyttet til de forhåndsinnbetalte beløpene
- Avslag på adgang til å inngå rabattavtale
- Rabatt for kjøretøy anskaffet med støtte gjennom folketrygden – legitimasjonskrav
- Takster for ekstraturer – etter selvkostprinsippet – ønske om inndekking av alle type kostnader
- Forhåndsbestilling
  - uklart om operatør kan beslutte dette
  - bør defineres hvem som kan forhåndsbestille

Alle høringsinnspillene er vurdert, men ikke alle er tatt til følge. Mange av innspillene blir behandlet i forbindelse med justeringer i det ordinære riksregulativet da det ikke direkte er knyttet til endringer i det nye AutoPASS-regulativet, men er av en mer generell art.

AutoPASS-regulativet ble behandlet i forbindelse med Statsbudsjettet for 2015 (Prop 1S).

Det nye AutoPASS-regulativet som ble vedtatt er vedlagt.

Vi gjør oppmerksom på at vi arbeider med mindre endringer i AutoPASS-regulativet. Resultatet av dette arbeidet kan også medføre endringer i noen særbestemmelser i AutoPASS-regulativet.

## 6.4 Takstmyndighet

Fylkeskommunen har takstmyndighet for fylkesferjesambandene.

Selv om AutoPASS-regulativet skal være inntektsprovenynøytralt for ferjedriften, så ser vi at bortfall av passasjerbetaling kan slå forskjellig ut for inntektene til rederiene/fylkeskommunene alt etter type ferjesamband, f.eks. bynære samband, kollektivtilbud i området osv.

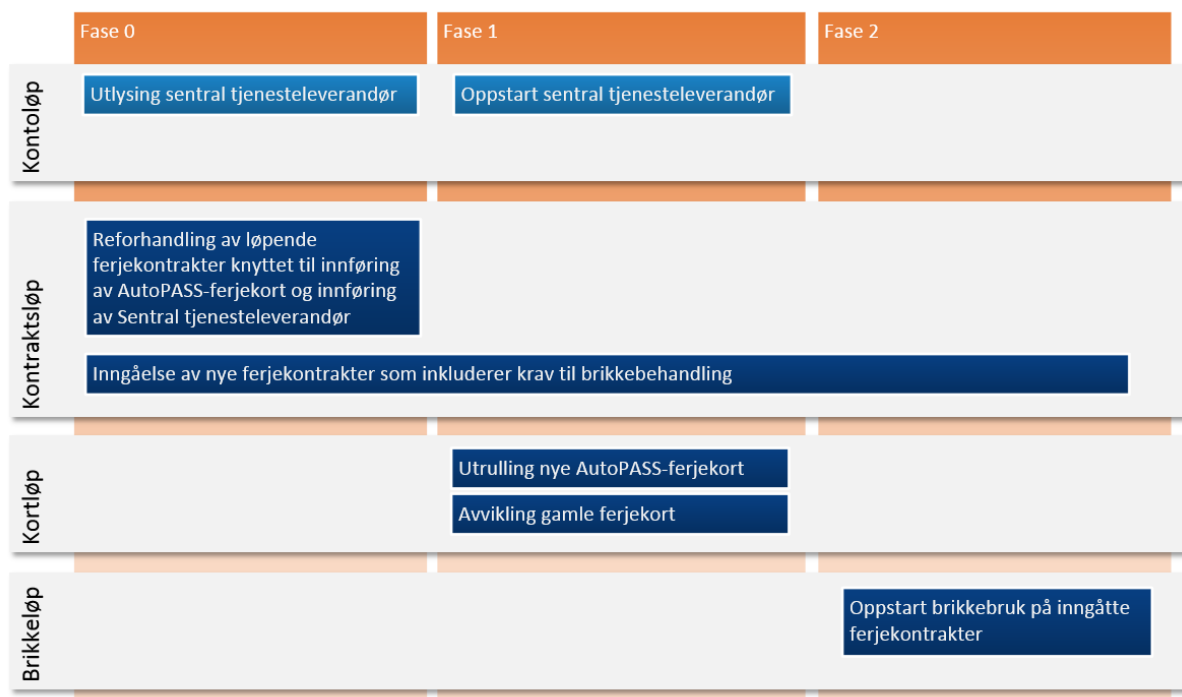
Fylkeskommunene har samme mulighet for å gjøre taksttilpasninger i AutoPASS-regulativet som de har innenfor dagens riksregulativ for ferjetakster, f.eks. ved å flytte et samband til en høyere/lavere sone eller å endre på de faktiske takstene innenfor de ulike takstgruppene og sonene

Det er mulig å operere med forskjellig taksttabeller for ulike fylkeskommuner som i dag.

## 7 Tidsplan

Statens vegvesen har ønske om å få Sentral tjenesteleverandør på plass vinteren 2016/2017. Det er en forutsetning for å kunne implementere nye AutoPASS-ferjekort.

Arbeidet med innføring av AutoPASS vil derfor bestå av følgende løp i forskjellige faser:



Videreføring av ferjekortsamarbeidet krever nye AutoPASS-ferjekort som sammen med AutoPASS-brikke blir knyttet til samme kundekonto.

Fase 0 vil derfor bestå av å lyse ut Sentral tjenesteleverandør og reforhandle eksisterende kontrakter for utfasing av eksisterende ferjekort, innfasing av AutoPASS-ferjekort og innføring av Sentral tjenesteleverandør.

Fase 1 vil bestå av oppstart av Sentral tjenesteleverandør som er en forutsetning for å kunne ta i bruk AutoPASS-ferjekort. I en overlappingsperiode vil en avvikle gamle ferjekort, og fase inn nye AutoPASS-ferjekort.

Fase 2 vil være den fasen der AutoPASS-brikkebetaling blir innført i ferjesamband i forbindelse med oppstart av nye ferjekontrakter.

Det er ønske om at reforhandling av eksisterende ferjekontrakter for implementering av nye AutoPASS-ferjekort og for innføring av Sentral tjenesteleverandør blir gjennomført etter en felles mal/føringer for å sikre likebehandling av ferjeselskapene. Dette må være klart minst et halvt år før driftsoppstart av Sentral tjenesteleverandør og implementering av nye ferjekort. Da kan reforhandling av eksisterende ferjekontrakter starte.

# AutoPASS-regulativ for ferjetakster

## Hvem gjelder regulativet for

Regulativet gjelder for riksvegferjesamband der AutoPASS-brikkebetaling er innført, og gjelder for frakt av kjøretøy inklusiv fører. Det er gratis for passasjerer.

## Hvordan er takstsystemet bygd opp

### 2.1 Sone

Den enkelte ferjestrekning plasseres i takstzone etter ferjestrekningens lengde. Samferdselsdepartementet kan gjøre avvik fra denne bestemmelsen.

### Takstgrupper

Takstregulativet har 9 kjøretøygrupper (AP1-AP9) basert på lengdeintervaller for kjøretøy inkludert last. I tillegg er det en egen takstgruppe EL-bil for elektriske kjøretøy og MC for motorsykler og mopeder.

### Takstene

Takstene for de ulike sonene og de ulike kjøretøygruppene går frem av taksttabell for AutoPASS-regulativet. Det er egen taksttabell for Moss-Horten.

Alle takstene er inkludert merverdiavgift.

### Bompenger

Bompenger innkreves som tillegg til ferjetaksten. Størrelsen på bompengesatsen og eventuelle rabatter på denne framgår av stortingsvedtaket vedrørende det enkelte bompengeprojekt.

Kjøretøy som etter regulativets bestemmelser skal betale dobbel ferjetakst, skal betale enkel bompengetakst.

Fritak for betaling av bompengandelen gis i henhold til Vegdirektoratets takstretningslinjer for bompengeprojekter punkt 2.3, og det enkelte takstvedtak.

For avregning mellom ferje- og bompengeselskapet skal også ovennevnte stortingsvedtak legges til grunn.

## Takstberegning

### 3.1 Generelt

Kjøretøy takseres etter kjøretøyets total lengde inkludert last.

### 3.2 Taksering av spesielle kjøretøy

Snøscooter takseres etter takstgruppe MC.

Mopedbil takseres etter takstgruppe MC.

MC med tilhenger og/eller sidevogn og firehjuls motorsykel takseres etter takstgruppe MC.

Elektriske rullestoler og lignende kjøreanordninger med maksimum fart på 10 km pr time, er gratis.

Elektriske kjøretøy med drivstoffkode 5 i vognkortet, og hydrogenkjøretøy med drivstoffkode 6, takseres etter takstgruppe EL.

Kjøretøy med bredde over 2,6 m, og derav skal være særskilt utstyrt/merket i h.h.t. Forskrift om bruk av kjøretøy, skal avkreves dobbel takst.

Kjøretøy medregnet last som er høyere enn 4,5 m eller høyere enn fri høyde på ferja, skal avkreves dobbel takst der hvor lasten medfører forlenget terminaltid.

### 3.3 Kjøretøy med henger

Kjøretøy over 6 meter og med tilhenger takseres som ett kjøretøy, dvs. kjøretøyets samlede lengde bestemmer takstgruppen.

Kjøretøy under 3501 kg og mindre enn 6 meter og med tilhenger betaler som følger:

Samlet lengde mindre enn 6,0 meter	Samlet lengde mellom 6,01 meter og 10,0 meter	Samlet lengde mer enn 10,01 meter
Enkel takst = AP1	Dobbel takst = AP1x2	Tredobbel takst=AP1x3

Ved bruk av rabatter betales hhv. det dobbelte/tredobbelte av rabatterte takst.

### 3.4 Taksering av gods

For gods og dyretransport som ikke går på bil/henger benyttes selskapets eget godsregulativ.

Selskapet avgjør om dyr skal transporteres i vogn/kasse.

## Hvordan betale

Det er mulig å betale med bruk av AutoPASS-brikke og kontant/bankkort.

### Betaling med AutoPASS-brikke uten rabattavtale

Trafikanter med gyldig AutoPASS-brikke uten rabattavtale oppnår 10% rabatt.

Trafikanter med gyldig AutoPASS-brikke blir etterfakturert for den faktiske bruken.

### Betaling med AutoPASS-brikke med rabattavtale

Kunder kan inngå rabattavtale for kjøretøy i gruppe A1-A9. Det gis ikke rabatter for andre kjøretøygrupper. Inngåelse av rabattavtale kan gjøres i ferjeselskapets selvbetjeningsløsning, se [www.autopass.no](http://www.autopass.no).

### Storbrukerkonto – Privat

Privatkunder kan oppnå 50% rabatt i alle samband. For Moss-Horten oppnås 30 % rabatt.

Privatkunder kan knytte ett kjøretøy til en rabattavtale. Det er regningsmottager som tegner avtalen.

Det blir ikke gitt anledning til bruk av andre typer rabattkort i ferjesambandet etter at AutoPASS-brikkebetaling er innført.

#### 4.2.2 Storbrukerkonto - Bedrift

Bedriftskunder kan oppnå 40 % rabatt. For busser og kombinerte biler som går i konsesjonerte ruter gis 50 % rabatt.

Bedriftskunder kan knytte et ubegrenset antall kjøretøy til storbrukerkonto, forutsatt at kjøretøyene er registrert på samme gyldige organisasjonsnummer. Bedriftskunder må oppgi sitt organisasjonsnummer for å få Storbrukerkonto - Bedrift.

Det blir ikke gitt anledning til bruk av andre typer rabattkort i ferjesambandet etter at AutoPASS-brikkebetaling er innført.

#### 4.2.3 Forhåndsinnbetaling for å oppnå rabatt

For å oppnå rabatter, jf. pkt. 4.2.1 og 4.2.2 kreves det forhåndsinnbetaling.

For kjøretøy i bilgruppe AP1-AP2 er forhåndsinnbetalt beløp minimum: kr 3100 pr. kjøretøy inkludert last

For kjøretøy i bilgruppe AP3-AP6 er forhåndsinnbetalt beløp minimum: kr 12300 pr. kjøretøy inkludert last

For kjøretøy i bilgruppe AP7-AP9 er forhåndsinnbetalt beløp minimum: kr 23300 pr. kjøretøy inkludert last

For å oppnå rabatt må kjøretøyets total lengde inkludert last være innenfor samme eller lavere bilgruppe som det er forhåndsinnbetalt for. For kjøretøy i bilgruppe AP1 med henger viser vi til pkt. 3.3.



Når forhåndsinnbetalingen er gjort blir AutoPASS-brikken aktivert mot en storbrukerkonto. Ved behov får kunden tilsendt et Storbrukerkort til bruk på de samband som er omfattet av ferjekortordningen der AutoPASS-brikkebetaling ikke er innført, jf. ferjekort.no.

Reisende oppnår rabatt så lenge saldo på storbrukerkonto er positiv. Når forbruk passerer 75% av forhåndsinnbetalt beløp vil trafikanten bli varslet om dette gjennom lyssignal og e-postvarsel.

## Manuell betaling

Følg skilting på kai.

## Rabatt for kjøretøy anskaffet med støtte gjennom folketrygden

For kjøretøy anskaffet med støtte fra folketrygden, gis 50 % rabatt på enkeltbillett. Dette gjelder også om bilens eier fyller vilkårene for stønad til bil fra folketrygden, men likevel har valgt å kjøpe bil uten slik støtte. NAV-kontorene utsteder et spesielt legitimasjonsbevis påført kjøretøyets registreringsnummer. Dette må forevises sammen med annet identitetskort. 50 % rabatt gis kun for det kjøretøyet som trygdekontoret har utstedt legitimasjonsbevis for når eieren selv er med i bilen. For at det skal gis 50 % rabatt på en evt. tilhenger stilles det samme krav til dokumentasjon fra NAV-kontoret som for bilen.

For samband med bompenger se pkt. 2.4.

## Refusjon av storbrukerkonto

Kunden kan avslutte sitt avtaleforhold når han ønsker.

## Takster for beredskapsturer

Sonene følger inndelingen i taksttabellen. Den ordinære soneplassering legges til grunn.

Sone	Takst i kr
1	4275
2	4320
3	4390
4	4430
5	4465
6	4530
7	4630
8	4660
9	4740
10	4820
11	4840

12	4895
13	4925

For distanser utover tabellen regnes takstene ut på denne måten:

4016,64 kr + 732,03 kr for hver 5. sone utover sone 13 + 62,07 kr x antall soner totalt.  
Avrundes oppad til nærmeste hele 10 kroner.

For eksempel sone 18: kr 4061,64 + kr 732,03 + (kr 62,07 x 18) = kr 5 910,93, som avrundes til kr 5 920.

For ventetid inntil 1 time regnes ikke ekstrabetaling. For ventetid utover 1 time må ny takst lik taksten for sone 1 betales for hver påbegynte time.

Det understrekes at beredskapsvakt er innført for å sikre tilbringertjenesten til sykehus. Det er således ikke økende transportbehov eller transportøkonomiske hensyn som ligger til grunn for beredskapstjenesten.

Disse retningslinjene forutsettes lagt til grunn i samtlige riksvegsamband. Regionvegsjefene er tidligere underrettet om i hvilke samband det skal være beredskapsvakt.

## **Takster for ekstraturer og frakt av anleggsmaskiner m.v. til vegløse bygder**

Takster for ekstraturer og for frakt av anleggsmaskiner m.v. til vegløse bygder skal følge selskapets egne bestemmelser, basert på selvkostprinsippet.

Ekstraturer i ferjesamband hvor det er etablert beredskapsvakt kan bare gis i helt nødvendige tilfeller og under forutsetning av at muligheten for beredskapsturer ikke faller bort for lengre tid. Ferjeføreren treffer avgjørelsen etter nærværende punkt.

Som ekstratur regnes ikke turer for avvikling av trafikk møtt fram til ordinære ruteavganger.

## **Takstavvik**

Myndighet til å fastsette takstavvik ligger til Samferdselsdepartementet.

## **Forhåndsbestilling**

Det skal gis adgang til bruk av forhåndsbestilling på alle samband. Adgangen til forhåndsbestilling begrenses til maksimalt 30 % av ferjedekket.

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra 30 %-grensen.

Retten til å kunne forhåndsbestille ferjeplass gjelder for kjøretøy i takstgruppene AP1-AP9 og elektriske biler.

Forhåndsbestillingen skal skje mot 50 % taksttillegg for enkeltbillett, dog med følgende begrensninger:

- a) Minimumstillegg: kr 50
- b) Maksimumstillegg lett bil (AP1): kr 100
- c) Maksimumstillegg tung bil (AP2 - AP9): kr 350

El-bil betaler taksttillegget på 50% på enkeltbillett i forhold til kjøretøyets lengde og aktuell sone. Minimum og maksimumstilleggene gjelder også for el-bil.

Det kan forlanges at forhåndsbestilling skal skje mot forhåndsbetaling av taksttillegget. Taksttillegget kan ikke refunderes.

Vegdirektoratet kan både gjøre unntak for om det skal gis helt fritak for taksttillegg - og i tilfelle det skal gis taksttillegg - fastsette et lavere taksttillegg enn det som følger av dette punktet for spesielle samband med 4 eller flere anløpssted.

Vegdirektoratet kan også gjøre unntak for mellomliggende anløpssted i andre samband.

Frist for forhåndsbestilling og eventuell forhåndsbetaling av taksttillegget er kl. 12.00 siste virkedag før avreise.

Myndighet til å godkjenne taksttilleggets størrelse, samt eventuell forhåndsbetaling av taksttillegget er delegert regionvegsjefen, jfr. Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy, pkt. 15 og 20.

## **Straffetakster**

Reisende som ved kontroll har unnlatt å betale eller latt seg registrere med brikke kan avkreves et straffegebyr på kr 1500 per kjøretøy. Tilleggstakst kan også ilegges ved manglende betaling av tilsendt faktura.

For trafikanter med brikke uten rabattavtale vil beløpet bli lagt til på fakturaen. For trafikanter med rabattavtale blir beløpet trukket fra forhåndsinnbetalt beløp. For andre trafikanter vil det bli krevd at beløpet blir gjort opp på stedet.

## **Vognkort**

På anmodning plikter bilfører å fremvise gyldig vognkort.

## AUTOPASS-REGULATIV FOR FERJETAKSTER

### GJELDENDE FRA 1. JANUAR 2014 INKLUDERT 8 % MVA<sup>1</sup>

Sone	AP1 <6m	AP2 6,01- 8m	AP3 8,01- 10m	AP4 10,01- 12,5m	AP5 12,51- 14,5m	AP6 14,51- 17,5m	AP7 17,51- 19,5m	AP8 19,51- 22m	AP9 >22m	EL	MC
1	71	164	245	317	382	480	501	590	649	36	36
2	80	182	268	341	411	509	528	625	687	39	39
3	88	200	290	366	441	539	554	651	716	40	40
4	97	217	313	392	460	568	580	678	745	43	43
5	105	235	336	421	490	597	616	713	784	45	45
6	114	253	357	441	519	627	642	739	813	47	47
7	123	271	380	470	548	656	668	766	842	50	50
8	129	289	399	490	568	685	695	801	881	51	51
9	138	307	427	519	597	715	721	827	910	54	54
10	146	324	446	539	627	744	747	854	939	57	57
11	155	342	465	568	656	773	783	889	978	58	58
12	163	360	494	597	676	803	809	915	1 007	61	61
13	172	378	513	617	705	832	835	942	1 036	63	63
14	181	396	541	646	734	862	862	977	1 074	65	65
15	187	413	560	666	764	881	888	1 003	1 103	68	68
16	196	432	579	695	783	911	923	1 030	1 132	70	70
17	204	451	608	715	813	940	950	1 065	1 171	72	72
18	213	465	627	744	842	969	976	1 091	1 200	75	75
19	221	484	646	764	871	999	1 002	1 118	1 229	77	77
20	230	503	674	793	901	1 028	1 029	1 153	1 268	79	79
21	239	517	693	822	920	1 057	1 064	1 179	1 297	81	81
22	247	536	712	842	950	1 087	1 090	1 206	1 326	83	83
23	254	555	740	871	979	1 116	1 117	1 241	1 365	86	86
24	262	574	759	891	1 008	1 146	1 143	1 267	1 394	88	88
25	271	589	788	920	1 028	1 175	1 170	1 294	1 423	90	90
26	279	608	807	940	1 057	1 204	1 205	1 329	1 462	93	93
27	288	627	826	969	1 087	1 234	1 231	1 355	1 491	95	95
28	297	646	854	999	1 116	1 263	1 257	1 382	1 520	97	97
29	305	660	873	1 018	1 136	1 292	1 284	1 417	1 558	99	99
30	312	679	892	1 048	1 165	1 322	1 310	1 443	1 587	102	102
31	320	698	921	1 067	1 195	1 351	1 345	1 470	1 616	104	104
32	329	717	940	1 097	1 224	1 381	1 372	1 505	1 655	106	106
33	338	731	959	1 116	1 243	1 410	1 398	1 531	1 684	108	108
34	346	750	987	1 146	1 273	1 439	1 425	1 558	1 713	111	111
35	355	769	1 006	1 165	1 302	1 469	1 451	1 593	1 752	113	113
36	363	783	1 035	1 195	1 332	1 498	1 486	1 619	1 781	115	115
37	370	802	1 054	1 224	1 351	1 527	1 513	1 645	1 810	117	117
38	378	821	1 073	1 243	1 381	1 557	1 539	1 681	1 849	120	120
39	387	840	1 101	1 273	1 410	1 586	1 565	1 707	1 878	122	122
40	396	854	1 120	1 292	1 439	1 606	1 592	1 733	1 907	124	124
41	404	873	1 139	1 322	1 459	1 635	1 627	1 769	1 946	127	127
42	413	892	1 168	1 341	1 488	1 664	1 653	1 795	1 975	129	129
43	421	911	1 187	1 371	1 518	1 694	1 680	1 821	2 004	131	131
44	428	926	1 206	1 400	1 547	1 723	1 706	1 857	2 042	134	134
45	441	945	1 234	1 420	1 576	1 753	1 732	1 883	2 071	135	135
46	441	964	1 253	1 449	1 596	1 782	1 768	1 909	2 100	138	138
47	451	973	1 282	1 469	1 625	1 811	1 794	1 945	2 139	140	140
48	462	992	1 301	1 498	1 655	1 841	1 820	1 971	2 168	142	142
49	473	1 011	1 320	1 518	1 684	1 870	1 847	1 997	2 197	145	145
50	484	1 030	1 348	1 547	1 704	1 899	1 873	2 033	2 236	147	147
51	484	1 044	1 367	1 567	1 733	1 929	1 908	2 059	2 265	149	149
52	494	1 063	1 386	1 596	1 762	1 958	1 935	2 085	2 294	152	152
53	505	1 082	1 415	1 625	1 792	1 988	1 961	2 121	2 333	153	153
54	516	1 101	1 433	1 645	1 811	2 017	1 987	2 147	2 362	156	156
55	516	1 115	1 452	1 674	1 841	2 046	2 014	2 173	2 391	159	159
56	527	1 134	1 481	1 694	1 870	2 076	2 040	2 209	2 430	160	160

<sup>1</sup> Ved beregning av takstene er 2012 benyttet som referanseår. Takstene er så oppjustert til 2014-kroner ved å legge til grunn en takstøkning fra 2012 til 2013 på 3,3% og en takstøkning fra 2013 til 2014 på 3,5%.

Sone	AP1 <6m	AP2 6,01- 8m	AP3 8,01- 10m	AP4 10,01- 12,5m	AP5 12,51- 14,5m	AP6 14,51- 17,5m	AP7 17,51- 19,5m	AP8 19,51- 22m	AP9 >22m	EL	MC
57	537	1 153	1 500	1 723	1 899	2 105	2 075	2 235	2 459	163	163
58	548	1 172	1 528	1 743	1 919	2 134	2 102	2 261	2 488	166	166
59	548	1 187	1 547	1 772	1 948	2 164	2 128	2 297	2 526	167	167
60	559	1 206	1 566	1 802	1 978	2 193	2 154	2 323	2 555	170	170
61	570	1 225	1 595	1 821	2 007	2 223	2 181	2 349	2 584	171	171
62	580	1 239	1 614	1 851	2 027	2 252	2 216	2 385	2 623	174	174
63	591	1 258	1 633	1 870	2 056	2 281	2 242	2 411	2 652	177	177
64	591	1 277	1 661	1 899	2 085	2 311	2 269	2 437	2 681	178	178
65	602	1 296	1 680	1 919	2 115	2 330	2 295	2 473	2 720	181	181
66	613	1 310	1 699	1 948	2 134	2 360	2 322	2 499	2 749	184	184
67	623	1 329	1 728	1 978	2 164	2 389	2 357	2 525	2 778	185	185
68	623	1 348	1 747	1 997	2 193	2 418	2 383	2 561	2 817	188	188
69	634	1 367	1 775	2 027	2 223	2 448	2 409	2 587	2 846	189	189
70	645	1 381	1 794	2 046	2 252	2 477	2 436	2 613	2 875	192	192
71	656	1 400	1 813	2 076	2 272	2 507	2 462	2 649	2 913	195	195
72	656	1 419	1 842	2 095	2 301	2 536	2 497	2 675	2 943	196	196
73	666	1 433	1 861	2 125	2 330	2 565	2 524	2 701	2 972	199	199
74	677	1 452	1 880	2 144	2 360	2 595	2 550	2 737	3 010	202	202
75	688	1 471	1 908	2 174	2 379	2 624	2 577	2 763	3 039	203	203
76	699	1 490	1 927	2 203	2 409	2 653	2 603	2 789	3 068	206	206
77	699	1 505	1 946	2 223	2 438	2 683	2 638	2 825	3 107	207	207
78	709	1 524	1 975	2 252	2 467	2 712	2 664	2 851	3 136	210	210
79	720	1 543	1 994	2 272	2 487	2 741	2 691	2 877	3 165	213	213
80	731	1 562	2 022	2 301	2 516	2 771	2 717	2 913	3 204	214	214
81	731	1 576	2 041	2 320	2 546	2 800	2 744	2 939	3 233	217	217
82	742	1 595	2 060	2 350	2 575	2 830	2 779	2 965	3 262	220	220
83	752	1 614	2 089	2 379	2 595	2 859	2 805	3 001	3 301	221	221
84	763	1 633	2 108	2 399	2 624	2 888	2 832	3 027	3 330	224	224
85	774	1 647	2 127	2 428	2 653	2 918	2 858	3 053	3 359	225	225
86	774	1 666	2 155	2 448	2 683	2 947	2 884	3 089	3 397	228	228
87	785	1 685	2 174	2 477	2 702	2 976	2 920	3 115	3 427	231	231
88	795	1 699	2 193	2 497	2 732	3 006	2 946	3 141	3 456	232	232
89	806	1 718	2 221	2 526	2 761	3 035	2 972	3 177	3 494	235	235
90	806	1 737	2 240	2 546	2 790	3 055	2 999	3 203	3 523	238	238
91	817	1 756	2 269	2 575	2 810	3 084	3 025	3 229	3 552	239	239
92	828	1 771	2 288	2 604	2 839	3 114	3 060	3 265	3 591	242	242
93	838	1 789	2 307	2 624	2 869	3 143	3 087	3 291	3 620	243	243
94	838	1 808	2 335	2 653	2 898	3 172	3 113	3 317	3 649	246	246
95	849	1 827	2 354	2 673	2 928	3 202	3 139	3 353	3 688	249	249
96	860	1 842	2 373	2 702	2 947	3 231	3 166	3 379	3 717	250	250
97	871	1 861	2 402	2 722	2 976	3 260	3 201	3 405	3 746	253	253
98	881	1 880	2 421	2 751	3 006	3 290	3 227	3 441	3 785	256	256
99	881	1 894	2 440	2 781	3 035	3 319	3 254	3 467	3 814	257	257
100	892	1 913	2 468	2 800	3 055	3 349	3 280	3 493	3 843	260	260
101	903	1 932	2 487	2 830	3 084	3 378	3 306	3 529	3 881	261	261
102	914	1 951	2 516	2 849	3 114	3 407	3 342	3 555	3 910	264	264
103	914	1 965	2 535	2 879	3 143	3 437	3 368	3 581	3 940	267	267
104	924	1 984	2 554	2 898	3 163	3 466	3 394	3 617	3 978	268	268
105	935	2 003	2 582	2 928	3 192	3 495	3 421	3 643	4 007	271	271
106	946	2 022	2 601	2 947	3 221	3 525	3 447	3 669	4 036	274	274
107	946	2 036	2 620	2 976	3 251	3 554	3 474	3 705	4 075	275	275
108	957	2 055	2 649	3 006	3 270	3 584	3 509	3 731	4 104	278	278
109	967	2 074	2 668	3 025	3 300	3 613	3 535	3 757	4 133	280	280
110	978	2 093	2 687	3 055	3 329	3 642	3 561	3 793	4 172	282	282
111	989	2 108	2 715	3 074	3 358	3 672	3 588	3 819	4 201	285	285
112	989	2 127	2 734	3 104	3 378	3 701	3 614	3 845	4 230	287	287
113	1 000	2 145	2 763	3 123	3 407	3 730	3 649	3 881	4 269	289	289