



Statens vegvesen

Likelydende brev, se vedlagte adresseliste

Behandlende enhet: Vegdirektoratet Saksbehandler/telefon: Nadeem Akhtar / 22073527 Vår referanse: 15/222838-11 Deres referanse: Vår dato: 03.05.2016

Høring overordnede måleindikatorer for regionale bompengeselskap

Vegdirektoratet har i forbindelse med det pågående arbeidet med bompengereformen, fått i oppdrag å utrede og komme med en anbefaling til overordnede måleindikatorer. Dette er indikatorer de nye regionale bompengeselskapene skal rapportere etter og som legges til grunn for myndighetenes vurderinger av virksomheten.

Forslaget til overordnede måleindikatorer sendes med dette på høring. Frist for innsendelse av høringssvar er **31. mai 2016**.

I det vedlagte høringsnotatet er kun rammene for den enkelte måleindikatoren angitt. Når prinsippene for måleindikatorene er omforente vil det være behov for å utarbeide en detaljert beskrivelse av hvordan hvert enkelt måltall skal beregnes. Den detaljerte beskrivelsen skal utarbeides i et samarbeid mellom de regionale bompengeselskapene og Statens vegvesen.

De sentrale måleindikatorene som blir valgt for å følge opp de nye regionale bompengeselskapene, vil bli evaluert etter noe tid fordi det er nødvendig med erfaring og læring for å se om de fungerer som tiltenkt. Endringer kan derfor forekomme på et senere stadium.

Vi ønsker i denne høringen følgende:

- i. Innspill og kommentarer til forslaget på overordnede måleindikatorer for de regionale bompengeselskapene som beskrevet i punkt 2 i vedlagt høringsnotat. Dette kan inkludere svar på følgende spørsmål for hvert enkelt måleindikator:
 - o Er dette et godt og hensiktsmessig overordnet måleindikator? Hvis nei, hvorfor ikke?
 - o Er det ytterligere utfordringer med rapportering etter måleindikatorene?

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

- Er rapportering etter måleindikatorene praktisk gjennomførbar? Hvis nei, hvorfor ikke?
- Forslag til endring eller justering i beskrivelse av måleindikatorene.
- ii. Innspill til andre hensiktsmessige overordnede måleindikatorer. Det skal da gis en beskrivelse av foreslått indikator, hvorfor den bør brukes, utfordringer og eventuelle andre kommentarer.

Høringssvar sendes til Statens vegvesen til firmapost@vegvesen.no merket ref. 15/222838.

Brukerfinansiering

Med hilsen

Åge K Jensen
Fung. avdelingsdirektør

Nadeem Akhtar

Vedlegg: 2

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Høringsnotat – overordnede måleindikatorer for regionale bompengeselskap

1 Bakgrunn og innledning

Omorganiseringen av bompengesektoren er omtalt i blant annet *Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, Reformen i veisektoren*. Der fremgår det at det overordnede målet for de nye bompengeselskapene er å sørge for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkreving og gode finansieringsvilkår. Brukervennlighet skal også være sentralt. På bakgrunn av dette må det være et grunnlag for å vurdere om utviklingen i sektoren blir i tråd med formålet for bompengereformen og forutsetningene for bompengeinnkrevingen, og det er ønskelig å etablere et felles overordnet vurderingssystem for de fremtidige selskapene. Det legges derfor opp til en ordning der bompengeselskapene rapporterer resultater etter fastsatte overordnede måleindikatorer. Dette for å vurdere graden av måloppnåelsen for det enkelte selskapet, og for å sammenligne bompengeselskapene mot hverandre.

Med overordnede måleindikatorer forstås de sentrale parametere som brukes i styringen av virksomheten sett fra myndighetenes side. Det er et sentralt poeng at de overordnede måleindikatorene skal dekke forhold der det enkelte bompengeprojekt har en reell påvirkningsmulighet og vil kunne påvirke utfallet. Rapportering basert på måleindikatorene og bompengeselskapets egen kvalitative vurdering av disse vil være en sentral faktor i myndighetenes oppfølging av selskapet.

I dette høringsnotatet er kun rammene for den enkelte måleindikatoren angitt. Det er ikke hensikten med dette høringsnotatet å komme med en presis og detaljert angivelse av måleindikatorene. Når prinsippene for måleindikatorene er omforente vil det være behov for å utarbeide en detaljert beskrivelse av hvordan hver enkel måleindikator skal utarbeides. Den detaljerte beskrivelsen skal utarbeides i et samarbeid mellom de regionale bompengeselskapene og Statens vegvesen.

De sentrale måleindikatorene som blir valgt for å følge opp de nye regionale bompengeselskapene, vil bli evaluert etter noe tid fordi det er nødvendig med erfaring og læring for å se om de fungerer som tiltenkt. Endringer kan derfor forekomme på et senere stadium.

1.1 Om forholdet til annen rapportering og statistikk

Det forutsettes at myndighetene på samme måte som i dag vil ha behov for detaljert rapportering og statistikk. For eksempel brukes dagens kvartalsvise nøkkeltallsrapportering til statistikkformål og for å kunne svare på spørsmål fra Samferdselsdepartementet, politikere og media angående bompengebransjen. Utgangspunktet er at eksisterende rapportering og statistikk skal videreføres inn i de nye regionale bompengeselskapene og at det må tas en konkret diskusjon på hensiktsmessighet og rapporteringsform sett i lys av ny organisering og eventuelle nye systemløsninger. Dagens rapportering er nærmere omtalt i punkt 4. *Rapportering fra de regionale bompengeselskapene*.

Som tidligere nevnt i dette notatet omfatter de overordnede måleindikatorene forhold som det enkelte bompengeselskap kan påvirke direkte selv. Det betyr at det vil kunne finnes nøkkeltall som omfattes som sentrale for bompengesektoren, men som ikke regnes som en sentralt måleindikator fordi bompengeselskapet ikke kan påvirke resultatet selv i vesentlig grad.

Selv om det må skilles mellom hensikten med de overordnede måleindikatorene og dagens KPI-rapporteringer er det viktig å fremheve at det er et mål om å unngå dobbelrapportering og at frekvensen på rapporteringen blir sett i sammenheng og at den blir hensiktsmessig.

Denne høringen omfatter bare overordnede indikatorer for bompengeselskapene.

Rapportering fra utskilte utstedere vil diskuteres separat.

2 Forslag til overordnede måleindikatorer

Alle måleindikatorer i dette forslaget er knyttet til de regionale bompengeselskapene, det vil si til operatørfunksjonene. Det kan være aktuelt å bryte ned enkelte av de foreslåtte måltallene på prosjektnivå, men det er ikke en del av denne høringens formål. Eventuelle indikatorer for de fremtidige utstederne vil bli vurdert på et senere tidspunkt, etter at flere avklaringer om utsteders ansvar er gjort.

De foreslåtte måleindikatorene er i hovedsak knyttet til inntekter, kostnader og kundebehandling hos bompengeselskapene. Når ansvarsdeling av bomstasjonsutstyr og sentralsystem er avklart, vil man også vurdere ytterligere måleindikatorer tilknyttet utstyr og system.

De foreslåtte måleindikatorene er angitt i punkt 2.1 – 2.5, og inkluderer en beskrivelse og begrunnelse for hvorfor vi anser disse som hensiktsmessige. I tillegg er det gitt kommentarer om utfordringer knyttet til hver enkelt av dem med utgangspunkt i dagens bompengesystem.

Etter at man har bestemt hvilke måleindikatorer det skal rapporteres i forhold til, vil frekvens på rapporteringen bli avgjort i den detaljerte gjennomgangen. Her vil forhold vedrørende hvor enkelt det er å fremskaffe tall, periodiseringsproblematikk og om det er tall som endrer seg hyppig eller er stabile over tid, bli vurdert.

Det vil bli stilt detaljerte krav til hvordan man beregner/rapporterer i forhold til måleindikatorene og videre vil det etableres felles måte for regnskapsføringen med hensyn på hvilke konti som skal benyttes og hva som føres på den enkelte konto.

I tillegg til tall-rapporteringen på indikatorene, skal selskapet som rapporterer også gjøre en egen kvalitativ vurdering av måleresultatet og viktige trender som kan leses ut av det.

2.1 Mål om høy kostnadseffektivitet – Driftskostnad per passering

Beregning:
$$\frac{\text{Driftskostnad}}{\text{Antall passeringer registrert på vegkant}}$$

Driftskostnad: Totale driftskostnader, inkludert lønnskostnader, administrasjonskostnader, innkrevingskostnader, tap på krav og avskrivninger av varige driftsmidler.

Antall passeringer registrert på vegkant: Antall passeringer registrert av vegkantutstyret. Angitt i henhold til hva som er definert som en reell passering med utgangspunkt i kravspesifikasjonen for vegkantutstyret. Definisjonen av en reell passering må gjøres i sammenheng med presiseringen av måltallet og være knyttet opp til ting som signalkoder på vegkant.

Hvorfor dette er et hensiktsmessig måleindikator:

Klar og entydig indikator som viser effektiviteten i bompengeneinnkrevningen. Indikatoren er allmenngyldig slik at det er lett å sammenligne på tvers av selskap og den er også sammenlignbar over tid.

Utfordringer:

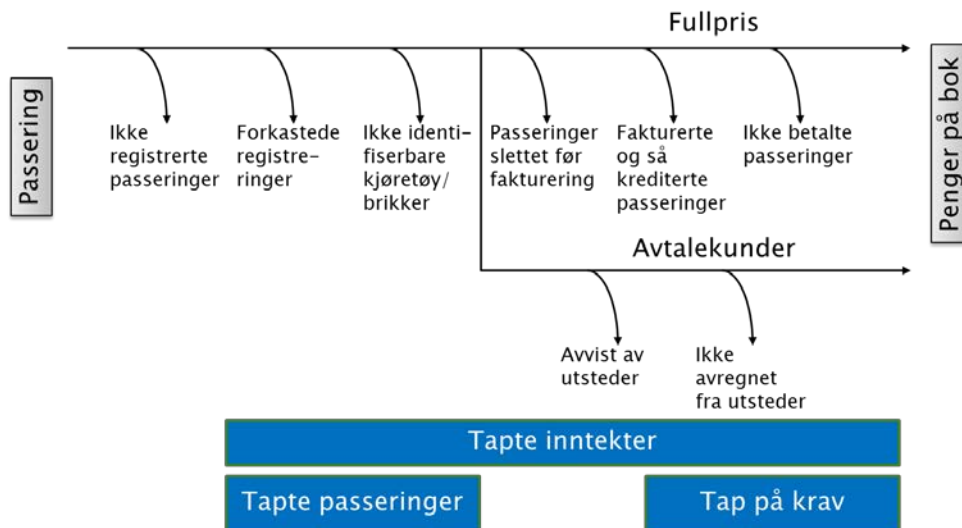
- Ulike metoder for regnskapsføring kan gi ulikt grunnlag for driftskostnadene.
- Ulike kostnadsbaser kan gi utslag som gjør tallene vanskelig å sammenligne, f. eks. en operatør med et høyere antall passeringer av kunder uten avtale enn en annen operatør, vil kunne få en annen kostnadsbase for innkrevningen. (Utstedergodtgjørelse på avtalepasseringer sammenlignet med egne kostnader ved innkreving fra kunder uten avtale).
- Enkelte signalkoder¹ behandles noe forskjellig i ulike bompengeanlegg, og dette må tas hensyn til ved beregning av antall passeringer. Telling av passering på vegkant må defineres eksplisitt for å sikre sammenlignbare tall.²

2.2 Mål om høyest mulig inntjening – Tapte inntekter

Måleindikatoren for tapte inntekter er inndelt i tre punkter: *andel tapte inntekter av teoretisk mulig maksimal inntekt*, *tapte og slettede passeringer* og *tap på krav*. Figuren under viser en oversikt over tapte inntekter for en operatør, hvor fullpris angir kunder uten avtale.

¹ Beskrivelse av type passering og hvordan passeringen skjedde. Defineres når kjøretøyet passerer bomstasjonen og er basert på et sett med koder oppgitt i kravspesifikasjonen for utstyret.

² Det pågår et arbeid i Statens vegvesen med å rydde opp i signalkodene slik at de tolkes likt i alle bompengeanlegg. Når dette arbeidet er ferdig vil telling av antall passeringer bli mindre utfordrende enn det er i dag.



2.2.1 Andel tapte inntekter av teoretisk mulig maksimal inntekt

Beregning:
$$\frac{\text{Totalinntekt på passeringer etter tap på krav}}{\text{Antall passeringer på vegkant} \times \text{Gjennomsnittlig pris for alle prisede passeringer}}$$

Det skilles ikke på om omsetningen kommer fra kunder med eller uten avtale.

Hvorfor dette er en hensiktsmessig måleindikator:

Gir et overordnet bilde av hvor flinke bompengeselskapene er til å hente inn alle potensielle inntekter, og fokuset er fra passering til penger på konto. Ved bruk av gjennomsnittlig pris der også gratis-passeringer inngår i snittberegningen, vil ikke volumet av gratis-passeringer skape støy i sammenligningen mellom selskap.

Utfordringer:

- Enkelte signalkoder¹ behandles noe forskjellig i ulike bompenganeanlegg, og dette må tas hensyn til ved beregning av antall passeringer. Telling av passering på vegkant må defineres eksplisitt for å sikre sammenlignbare tall.²
- Det er en forutsetning at passeringer som ikke blir sendt til fakturering, men som skulle vært fakturert, også fanges opp. Det vil bety at snø-bilder, tilhengere og andre støyfaktorer blir med. Dette er feilregistrerte passeringer som selvfølgelig ikke skal faktureres og er dermed ikke en tapt inntekt. Det betyr også at måleindikatoren vil omfatte kvalitetsforhold på vegkantutstyret og værforhold.
- Måleindikatoren skiller ikke på om omsetningen kommer fra kunder med eller uten avtale. Siden det er forskjell på tap på krav for disse to kundegruppene sett med operatørens øyne, vil ulike andeler av avtalekunder mellom selskapene gjøre at tallene ikke nødvendigvis direkte kan sammenlignes på tvers av selskaper.
- Periodisering av påløpte, men ikke fakturerte inntekter sett opp mot innbetaling av fordringer.
- Mange støykilder, og dette kan gjøre indikatoren upresis og uforutsigbar. Den må derfor brukes med forsiktighet.

2.2.2 Tapte og slettede passeringer

Beregning:
$$\frac{\text{Antall passeringer identifisert og priset}}{\text{Antall passeringer registrert på vegkant}}$$

Antall passeringer identifisert og priset er definert etter behandling og passeringer med gyldig avtale er sendt til utsteder.

Antall passeringer registrert på vegkant er som beskrevet i punkt 2.1.

Hvorfor dette er en hensiktsmessig måleindikator:

Viser i hvilken grad vegkantutstyret registrerer reelle passeringer og minst mulig andel av ikke-reelle passeringer. Viser også kvaliteten og kostnadseffektiviteten i avviksbehandlingen. Med avviksbehandling menes håndtering av feilsituasjoner slik som manglende overføring av passeringer/filer, feil i prosesseringen av data og lignende.

Utfordringer:

- Enkelte signalkoder¹ behandles noe forskjellig i ulike bompenganeanlegg, og dette må tas hensyn til ved beregning av antall passeringer. Telling av passering på vegkant må defineres eksplisitt for å sikre sammenlignbare tall.²
- Det er en forutsetning at passeringer som ikke blir sendt til fakturering, men som skulle vært fakturert, også fanges opp. Det vil bety at f.eks. snø-bilder, tilhengere og andre støyfaktorer blir med i totalt antall passeringer. Det er reelt at dette ikke skal faktureres og dermed ikke er en tapt inntekt. Det betyr at måltallet også vil omfatte kvalitetsforhold på vegkant.

2.2.3 Inntektssikring på prisede passeringer

Beregning:
$$\frac{\text{Totalinntekt fra passeringer av kunder uten avtale etter tap på krav}}{\text{Summen av alle identifiserte og prisede passeringer fra kunder uten avtale}}$$

Totalinntekt fra passeringer etter tap på krav og lignende er faktisk inntekt, mens identifiserte og prisede passeringer er teoretisk totalinntekt hvis alle identifiserte passeringer blir betalt med oppgitt pris.

Dette gjelder kun kunder uten avtale som behandles av operatør.

Hvorfor dette er en hensiktsmessig måleindikator:

Det gir entydig informasjon om hvor inntektene svikter eller går tapt og måler hvor god den enkelte operatør er til å kreve inn så mye penger som mulig.

Utfordringer:

- Det er ulike måter å definere hva som er tap på krav, og hva som skal avsettes som tap på krav ved regnskapsavslutning.
- Periodisering av påløpte, men ikke fakturerte inntekter, sett opp mot innbetaling av fordringer.

2.3 Kundetilfredshet

Verktøystøttet (automatisert) måling av kundetilfredshet eller periodisk spørreundersøkelse. Gjelder kunder uten avtale.

Hvorfor dette er en hensiktsmessig måleindikator:

Kan benyttes til å sammenligne ulike operatører forutsatt at sammenlignbare undersøkelser er brukt. Kan også ha verdi internt i selskapet for å måle utvikling over tid.

Utfordringer:

- Målingen av kundetilfredsheten i denne konteksten gjelder bare kunder uten avtale. Bompengeselskapet vil for disse kundene ikke ha annen kontaktinformasjon enn adresse på eier fra kjøretøyregisteret. Det er derfor sannsynligvis bare mulig å gjøre en undersøkelse på de kundene som henvender seg til bompengeselskapet fordi man da har et kontaktpunkt i tillegg til gateadresse.
- Dersom selskapene ikke benytter samme undersøkelse blir undersøkelsene ikke sammenlignbare.
- Ulik lokal aksept av bompenger vil kunne påvirke resultatet i vesentlig grad. Det er en stor støy-faktor.
Trolig kostbar, og må vurderes om det er riktig bruk av bompenger å prioritere dette.

3 Kort om nøkkeltall som er vurdert å ikke være hensiktsmessige måleindikatorer

Tall knyttet til finansiering er ikke anbefalt å inngå i de overordnede måleindikatorene.

Årsaken til dette er dels at dette er en faktor som i liten grad endres over tid og dels at dette er forhold som ofte er gitt i forbindelse med etableringen av det enkelte prosjekt.

Finansiering vil derimot inngå i rapporteringsplikten. Dette vil bli rapportert to ganger i året der informasjon om lånerente inklusive rentesikringsavtale. Videre vil det informeres om hvilke type finansieringsbetingelser selskapet har og hvordan selskapet arbeider med å få best mulig lånebetingelser. Med denne rapporteringsmåten anser Vegdirektoratet at området Finansiering vil bli hensiktsmessig fulgt opp.

Leserate på vegkant er en sentral parameter for effektiviteten til innkrevningssystemet. Leseraten er avhengig av mange faktorer slik som kvalitet på brikker. Det er derfor ikke hensiktsmessig å gjøre dette til en sentral måleindikator som bompengeselskapet følges opp på alene. Det vil til en viss grad inngå i øvrige måleindikatorer. Det vil i tillegg inngå i ordinær rapportering.

Tilsvarende er brikkerate et forhold som bompengeselskapet selv ikke kan påvirke. Det er utsteder som har rollen med tilby brikkeavtaler. Brikkerate vil derimot inngå i ordinær rapportering.

4 Rapportering fra de regionale bompengeselskapene

I tillegg til de overordnede måleindikatorene vil det som i dag kreves annen rapportering fra bompengeselskapene i forbindelse med den ordinære oppfølgingen av alle vedtatte bompengeprosjekter. Rapporteringen er grunnlag for blant annet statistikkformål, utarbeidelse av rapporter om bompengeinnkrevningen på nasjonal basis og besvarelse av spørsmål fra Stortinget, Samferdselsdepartementet og media.

Rapportering fra de enkelte bompengeprojektene er:

- Generell informasjon om bompengeprojektet
- Driftsinntekter, fordelt på underpunkter
- Anslag for passeringsinntekter to år frem i tid
- Driftskostnader, fordelt på underpunkter
- Finanskostnader
- Finansinntekter
- Rekvirering til investeringsprosjektene
- Lån og lånerenter
- Innskudd og innskuddsrenter
- Trafikktall. Dette inkluderer blant annet antall passeringer, antall passeringer med og uten brikke og fritakspasseringer. Trafikktall skal i hovedsak fordeles på de ulike takstgruppene i bompenganlegget.
- Takster, rabatter og tidspunkt for takstendringer
- Anslag for forventet nedbetalingsår
- Tap av inntekt på grunn av driftsstans
- Antall avskrevne passeringer og verdi på avskrevne passeringer

Denne listen kan endre seg ved behov for ytterligere informasjon fra bompengeselskapene.

Fylkeskommuner:

sentralpost@ostfoldfk.no
postmottak@afk.no
postmottak@bym.oslo.kommune.no
postmottak@hedmark.org
postmottak@oppland.org
postmottak@bfk.no
firmapost@vfk.no
post@t-fk.no
postmottak@austagderfk.no
postmottak@vaf.no
firmapost@rogfk.no
hfk@post.hfk.no
postmottak.sentraladm@sfj.no
post@mrfylke.no
postmottak@stfk.no
postmottak@ntfk.no
post@nfk.no
postmottak@tromsfylke.no
postmottak@ffk.no

Bompengeselskaper:

krifast@online.no
snordmo@gmail.com
randi.dille@ntn.nt.no
arne.gronset@online.no
knut@foselvegene.no
owegunnar@gmail.com
bhh@hel.no
kolbeinsen.kjell@gmail.com
jan.petter.roinaas@austagderfk.no
JanOtto.Hansen@vaf.no
dio@vegfinans.no
bomraad@online.no
arild.rogde@okonor.no
jan-otto.evjen@bergen.kommune.no
geir.mogren@kvinnherad.kommune.no
Oddvar.brakestad@hardangervidda.org
Ingvar.Skeie@hfk.no
post@halsnoysambandet.no
john-g.skogseth@kvamnet.no
hardangerbrua@lofthus.no
post@bomlovegselskap.no
halvor@rettedal-as.no
post@gjesdalbompengeselskap.no
post@rogfast.net
geir@kalheimconsulting.no
tto@hrprosjekt.no
anne-karin.sogn@fjellinjen.no
torgeir.stene@eksportvegen.no
post@ryfast.net
kirstin@haalogalandsbrua.no
Odd.Magne.Utkilen@askoy.kommune.no
Martin.Falch.Haavardsholm.Storetvedt@askoy.kommune.no
m.m@tbom.no
erling.kvig@gmail.com
oddvarfl@gmail.com

nils.christian.helgesen@vegfinans.no
Reidun_mjor@hotmail.com
rune@rokstad.no
inge.reidar.kallevg@haugnett.no
Gunnhild.Landro@skaun.kommune.no
hilde.christensen@fjellinjen.no
ole.torbjorn@holmedal.com
post@norvegfinans.no
nils-jakob.kringlebotten@fjellinjen.no

Kopi

HildeFoss.Christensen@fjellinjen.no
post@norvegfinans.no
jantore.hanssen@byr.oslo.kommune.no
rune.hoff@hedmark.org
bjorn.inge.midtgard@hfk.no
wilnor@nfk.no
Tone-Forland.Hardeland@sd.dep.no
Mari-Braaten.Larssen@sd.dep.no;
kari-johanne.hjeltnes@sd.dep.no
rnesdal@deloitte.no
tore.eriksroed@eriksroed.com