



Statens vegvesen

HØRINGSNOTAT

Forslag til endring av:

Forskrift om betaling av bomavgift og
tilleggsavgift av 30. april 2004

Vegdirektoratet
Veg- og transportavdelingen
Juni 2015

1 Bakgrunnen for forslaget

Vegdirektoratet fremmer med dette forslag om å fjerne §§ 3 og 4 i Forskrift om betaling av bomavgift og tilleggsavgift. Forskriftens tittel foreslås endret til «Forskrift om betaling av bomavgift» for å gjenspeile endringen.

§ 3 gjelder ileggelse av tilleggsavgift dersom bomstasjonen passeres uten at bomavgiften betales. Videre skal denne tilleggsavgiften forhøyes med 50 % dersom den ikke er betalt innen 3 uker etter at tilleggsavgiften er kommet fram. Beløpet for tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift framgår av takstretninglinjene og er hhv. 300 kroner og 150 kroner, uavhengig av størrelsen på det opprinnelige kravet.

§ 4 gjelder klageadgang til regionvegkontoret for overnevnte tilleggsavgift.

Forslaget er begrunnet med at det ikke lenger er nødvendig å benytte en egen tilleggsavgift for dekke bompengeselskapenes ekstra kostnader ved forsinket betaling av krav. Inndrivning av pengekrav er grundig regulert gjennom inkassolov- og forskrift, og det ses ingen tungtveiende grunner til at innkrevingsløpet for bompenger skal reguleres annerledes enn for de fleste andre områder.

I 2015 er det utelukkende automatiske bomstasjoner med samordnet betaling i hele landet og en høy andel brukere som betaler med bompengebrikke. Unntak er Atlanterhavstunnelen. Bestemmelsen brukes i dag til å legge tilleggsavgift istedenfor ordinært purregebyr og inkassosalær til den som ikke betaler faktura for bompenger i tide.

En fjerning av tilleggsavgiften vil gjøre innkrevingsløpet hurtigere, mer effektivt og mer brukervennlig. Dette vil gi lavere driftskostnader for bompengeselskapene. Det beregnes at inntektsbortfallet knyttet til tilleggsavgiften i stor grad vil oppveies ved innføring av purregebyrer, mulighet for inkassosalærer og høyere betalingsgrad. For bompengeselskapenes del vil trolig endringen derfor ha lite å si rent økonomisk.

2 Nærmere om forskriften

§ 1 Virkeområde

Virkeområdet for forskriften er motorkjøretøy som passerer bomstasjon.

§ 2 Betalingsplikt

Forskriften av 2004 har hjemmel i veglovens § 27, og er i realiteten et nødvendig supplement til lovbestemmelsen. Mens veglovens § 27 hjemler vedtak om at det skal innkreves bompenger på offentlig veg, fastsetter forskriften § 2 at den enkelte trafikant skal betale passeringsavgift ved passering av bomsnitt. Loven hjemler således vegmyndighetenes bompengenneinnkreving, mens forskriften hjemler trafikantenes plikt til bompengebetaling.

Videre slår § 2 fast at eier og fører er solidarisk ansvarlig for betaling av bompengavgiften, og at dette ansvaret bortfaller i de tilfeller der kjøretøyet har blitt stjålet.

§ 3 Tilleggsavgift

Tilleggsavgiften ble innført for å dekke bompengeselskapets merkostnader knyttet til å kreve inn bompengene i ettertid. I henhold til forskriften skal også beløpet på tilleggsavgiften forhøyes med ytterligere 50 % dersom tilleggsavgiften ikke betales innen tre uker etter at trafikanten har mottatt kravet.

I likhet med selve betalingsplikten er fører og eier av kjøretøyet solidarisk ansvarlig for tilleggsavgiften.

En nærmere omtale av tilleggsavgiften følger under punkt 3.

§ 4 Klageadgang

Klager på ileggelse av tilleggsavgift skal iht. gjeldende retningslinjer behandles på linje med enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Klagen skal i utgangspunktet rettes til det bompengeselskapet som har ilagt tilleggsavgiften. Ved fortsatt uenighet vil man kunne påklage bompengeselskapets vedtak til regionvegkontoret. Inngitt klage utsetter ikke betalingsfristen.

§ 5 Nærmere bestemmelser

Vegdirektoratet har anledning til å gi nærmere bestemmelser for praktisering av denne forskriften. Dette gjelder blant annet størrelsen på tilleggsavgiften og andre relevante forhold. Disse bestemmelsene framgår av takstretningslinjene eller enkeltvedtak.

3 Nærmere om tilleggsavgiften

Det opprinnelige formålet med tilleggsavgiften var å dekke bompengeselskapenes ekstra administrasjonskostnader knyttet til å ta betaling i ettertid. I utgangspunktet gjaldt dette manuelle bomstasjoner som også hadde automatiske felt, slik at tilleggsavgiften ble ilagt dersom en trafikant brukte det automatiske kjørefeltet uten å ha gyldig brikke. Ved innføring av helautomatiske bomstasjoner ble tilleggsavgift ilagt også ved forsinket betaling av faktura som ble sendt til trafikanten.

Bestemmelser om tilleggsavgift har ikke betydning for de som betaler bompenger i tide.

Tilleggsavgiften er satt til 300 kroner og har stått uendret siden gjeldende takstretningslinjer trådte i kraft i juni 1997. Tilleggsavgiften skal betales i tillegg til bompengavgiften. Dersom ikke bompengavgiften og tilleggsavgiften betales innen tre uker fra brukeren varsles om tilleggsavgiften, skal det ilegges forhøyet tilleggsavgift på ytterligere 150 kroner.

Om avgiften fortsatt ikke er betalt innen ytterligere tre uker, kan bompengeselskapet oversende kravet til inkasso. Det er i slike tilfeller ikke anledning til å ilegge inkassogebyrer eller andre former for utenomrettslige tilleggsavgifter ut over den forhøyede tilleggsavgiften på totalt 450 kroner.

Selv om forskriften skulle vært gjeldende både for passeringer fakturert direkte av bompengeselskapet for passeringer uten brikke (heretter referert til som kunder uten avtale) og for kunder med AutoPASS-avtale er det etablert en praksis der tilleggsavgiften kun er blitt ilagt kunder uten avtale. Avtalekunder har fulgt et ordinært innkreivingsløp etter inkassoloven, noe som ble gjort av praktiske årsaker utfra hensynet til effektivitet og brukervennlighet. Dette er problematisert under punkt 3.4.3 i dette notatet.

3.1.1 Historikk

I 1988 ble det vedtatt hjemmel for å ilegge tilleggsavgift i lov og forskrift. Ot.prp. nr. 68 (1987-1988) viser at før lovendringen var det ilagt tilleggsavgift med hjemmel i veglovens § 27. Det nye leddet var ønskelig for å gi en klar hjemmel for å fastsette tilleggsavgift. Odelstinget vedtok 20.05.1988 et nytt ledd i Vegloven § 27, sitat:

«Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.»

Samferdselsdepartementet fastsatte FOR 1988-08-23-704: Forskrift om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift. Den hadde bestemmelser om tilleggsavgift, forhøyet

tilleggsavgift, solidarisk betalingsansvar for fører og eier av kjøretøyet og klagerett. Bestemmelsen om hva som utløser tilleggsavgift ble utformet slik, sitat:

«I tillegg til bomavgiften plikter føreren av motorkjøretøy å betale en avgift (tilleggsavgift) fastsatt av Vegdirektoratet dersom bomstasjon blir passert uten at lovlig bomavgift blir betalt.»

Vegdirektoratet gav nærmere bestemmelser om gjennomføring av forskriften i takstretningslinjer. Vegdirektoratet utarbeidet i 2002/2003 et forslag til ny forskrift til erstatning for takstretningslinjene. Vegdirektoratet la vekt på at den nye forskriften burde tre i kraft før innføringen av nasjonal AutoPASS avtale 1. februar 2004.

Samferdselsdepartementet valgte en mer begrenset løsning ved å endre forskrift om tilleggsavgift fra 1988. Det ble tatt inn en ny bestemmelse om at fører og eier har solidaransvar for å betale bompenger på samme måte som for å betale tilleggsavgift. Ordlyden om hva som utløser tilleggsavgift ble videreført uendret i FOR 2004-04-30-678 Forskrift om betaling av bomavgift og tilleggsavgift:

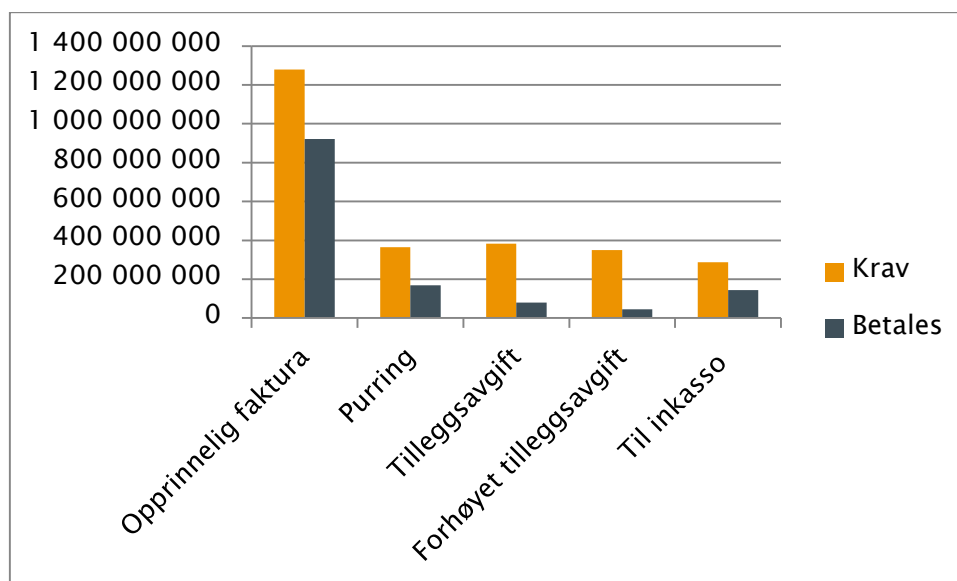
«I tillegg til bomavgiften plikter føreren av motorkjøretøy å betale en avgift fastsatt av Vegdirektoratet dersom bomstasjon blir passert uten at lovlig bomavgift blir betalt.»

Formålet med tilleggsavgiften har fra 1988 vært å dekke bompengeselskapenes ekstra innkreivingskostnader, slik det ble oppsummert i St.mld.nr 32 (1988-89) side 99:

«Tilleggsavgiften er et administrasjonsgebyr for å dekke bompengeselskapenes ekstra omkostninger ved å kreve inn bompengavgiften i ettertid, når betaling ikke har skjedd på lovlig måte ved passering av bomstasjonene. For trafikanten kommer gebyret i tillegg til ordinær bomavgift.»

3.2 Nøkkeltall

I 2014 sendte bompengeselskapene til sammen over 6 mill. fakturaer til kunder uten avtale. Disse hadde en samlet verdi på ca. 1.280 mill. kroner.



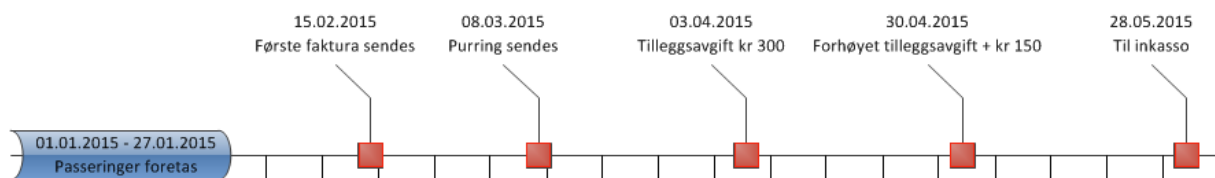
Figur 1: Beløp på kunder uten avtale fordelt etter type krav og hvor det betales, 2014

Figur 1 over illustrerer hvordan kravene (målt i beløp) fordeler seg, og hvor kravene betales. Merk at beløpene som betales under tilleggsavgifter også inkluderer selve passeringsavgiftene. Siden det tar lang tid før man ser de reelle inntektene fra inkasso (en inkassoprosess kan foregå lenge) er det tatt utgangspunkt i en løsningsgrad ved inkasso på 50 %, som er basert på historiske tall fra et utvalg bompengeselskaper.

Figur 1 viser at de som ikke betaler faktura eller 1. puring i liten grad betaler før inkasso.

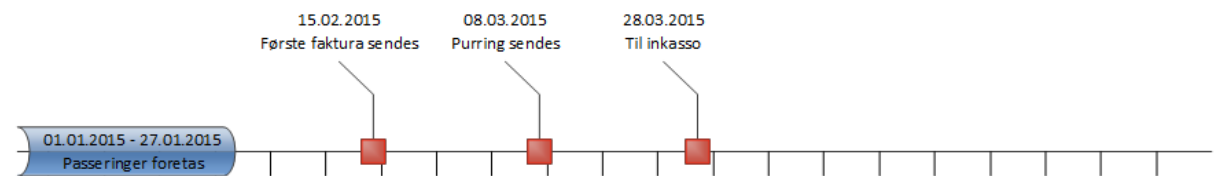
3.3 Praktisering av tilleggsavgiften

Illustrasjonene under viser eksempler på innkrevingsløpet i automatiske bomstasjoner når tilleggsavgift ilegges før saken oversendes til inkasso. Merk at dette er eksempler, og at tidsbruken mellom hvert steg vil kunne variere på bakgrunn av antall og størrelse på passeringer, administrative rutiner mv.



Figur 2: Automatisk bomstasjon – eksempel på innkrevingsløp med tilleggsavgift

Med dette fakturaløpet vil krav sendes til inkasso rundt 120 dager etter fakturadato.



Figur 3: Automatisk bomstasjon – eksempel på innkrevingsløp som følger inkassoforskriften

Figur 3 viser et eksempel på innkrevingsløp der man følger de ordinære reglene som følger av inkassoforskriften, og som vil ligne saksgangen for andre bransjer. Ettersom man har færre steg enn det som er tilfelle i Figur 2 og ikke de samme krav til tidsbruk mellom hvert steg, vil prosessen gjerne ta en del kortere tid. Tar man utgangspunkt i dagens innkrevingsløp på avtalekunder vil som regel kravet være sendt til inkasso tidligere enn 90 dager etter fakturadato.

3.4 Problemer med tilleggsavgiften

Det er en rekke problemer rundt dagens tilleggsavgift. Videre følger en omtale av det viktigste.

3.4.1 Tidsbruk og fakturering

Tilleggsavgiften setter formelle begrensninger mot å følge et vanlig faktureringsløp, som betyr at det settes begrensninger på flere nivåer.

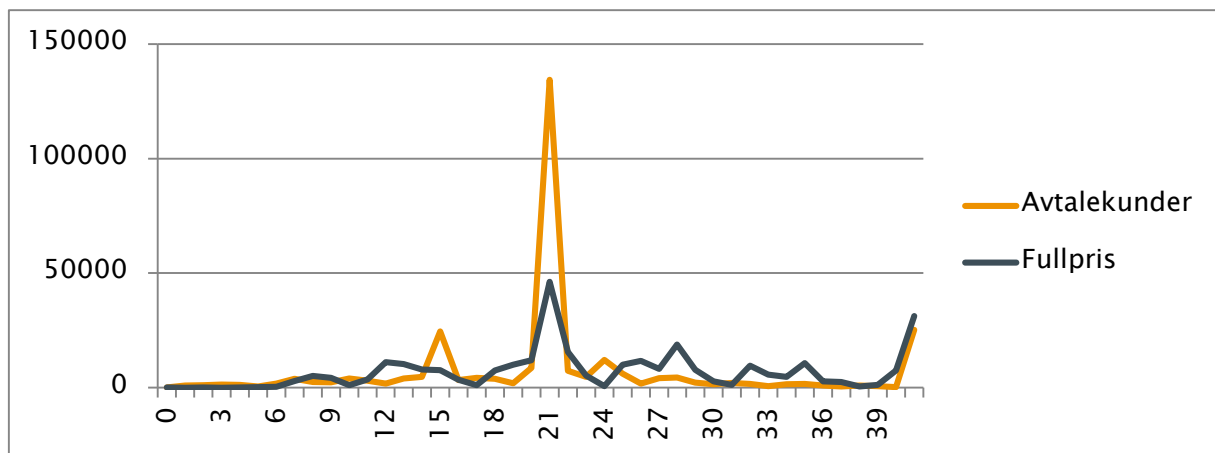
For det første tar det lengre tid å forfølge et krav. Siden tilleggsavgiften kan bli urimelig høy i forhold til passeringsavgiften, er det praktisert en rutine der det først sendes en puring på faktura uten tilleggsavgift. Videre er det i forskriften lagt til grunn at det skal gå tre uker fra brukeren

underrettes til tilleggsavgiften økes. Samlet sett gir dette et betalingsløp som tar forholdsvis lang tid.

Det er i inkassoforskriften adgang til å ilegge purregebyr, inkassosalærer og forsinkelsesrenter, og beløpene er regulert gjennom inkassoforskriften. Det har ikke vært aktuelt å benytte både tilleggsavgifter og de gebyrene som følger av inkassolov og –forskrift.

Det har heller ikke vært ilagt inkassosalærer når ubetalte krav (etter forhøyet tilleggsavgift) ikke betales. Dette fører til at en videre inkassoprosess må finansieres direkte av bompengeselskapet, framfor at prosessen finansieres av de inkassosalærerne det er mulig å ilegge iht. inkassoforskriften. Det gjør det lite lønnsomt for bompengeselskapene å forfølge krav som ikke blir betalt før inkasso. Resultatet blir høye inkassokostnader og store tap på krav, siden det er dyrt å forfølge kravene gjennom hele prosessen.

I Figur 4 illustreres det hvor mange dager etter fakturadato krav betales for både kunder uten avtale (der tilleggsavgift praktiseres) og for avtalekunder (der ordinært innkrevingsløp praktiseres). Generelt betales kravene tidligere der man benytter ordinært innkrevingsløp. Tallene er basert på et uttrekk av 300.000 faktureringer på hhv. kunder uten avtale og avtalekunder.



Figur 4: Antall krav fordelt på hvor mange dager etter fakturadato kravet betales (basert på uttrekk av 300.000 fakturaløp av hver type). «Full pris» er det samme som *Kunder uten avtale*.

3.4.2 Brukervennlighet

Tilleggsavgiften fungerer i dag som et forhøyet purregebyr. De som får tilleggsavgift har passert bomstasjonen på ordinær måte, men får avgift fordi faktura ikke betales i tide. I motsetning til et ordinært faktureringsløp iht. inkassoforskriften – differensieres ikke tilleggsavgiften etter størrelsen på det opprinnelige kravet. Det betyr at krav på små beløp straffes uforholdsmessig hardt, mens det ikke er mulig å øke gebyret for store krav.

Tilleggsavgiften er en av flere elementer i takstsystemet for bompenger som skaper økt kompleksitet for brukerne. Fjerning av tilleggsavgiften vil være i tråd med målsetningene i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-23 om å forenkle takst- og rabattstrukturen for bompenger.

Tilleggsavgiften oppfattes som lite brukervennlig og i strid med den praksisen brukerne er vant med fra andre steder. Spesielt på små beløp oppfattes tilleggsavgiften som uforholdsmessig stor. Dette resulterer i klager/henvendelser til bompengeselskapene, og således mer ressurser brukt på

saksbehandling. Ettersom forskriftens § 4 gir brukeren klageadgang til regionvegkontoret medfører tilleggsavgiften også saksbehandling for Statens vegvesen.

3.4.3 Lite samsvar mellom forskrift og ønsket praksis

Forskriften er i dag lite dekkende for en del situasjoner som oppstår i dagens praksis og desto mindre forenlig med den videre utviklingen av bompengesektoren. Det er flere grunner til at regelverket rundt tilleggsavgift behøver revisjon.

Ved innføring av helautomatiske bomstasjoner og AutoPASS samordnet betaling ble det utredet hvorvidt tilleggsavgiften kunne videreføres, og det ble sendt et brev til Justisdepartementet om dette. Justisdepartementet uttalte den gangen i brev av 11. november 2003 at den eksisterende forskriften ga hjemmel til å benytte tilleggsavgiften, men at «Det kan likevel være grunn til å vurdere om forskriften bør endres for å klargjøre rettstilstanden».

Flere passeringer på samme faktura

Den opprinnelige tilleggsavgiften var direkte knyttet til én ulovlig passering. Med automatiske bomstasjoner vil man i de fleste tilfeller aggregere flere passeringer på samme faktura. Med en ordrett tolkning av forskriften vil man da måtte ilegge én tilleggsavgift per passering på fakturaen. Eksempelvis vil da en faktura med 10 passeringer á kr 20 gi tilleggsavgifter på kr 3000 (+1500). Ettersom dette åpenbart ville være en uforholdsmessig streng sanksjonsbruk har Samferdselsdepartementet gitt føring på at det skal ilegges én tilleggsavgift per faktura.

Tilleggsavgift på forsinket betaling av brikke- avtale

Videre er forskriften lite dekkende med tanke på betaling via AutoPASS-avtale. Brukere med en AutoPASS-avtale har forpliktelse til å betale utstederen av brikken, som i mange tilfeller er et annet selskap enn der passeringen foretas. Det vil si at bompengeselskapet der passeringen skjer mottar betaling fra brikkeutstederen uavhengig av om brukeren betaler eller ikke, siden brikkeutstederen bærer full kredittrisiko.

Samtidig er det slik at de utstederne innen AutoPASS også er bompengeselskap. Man kan derfor si at ved unnlatt betaling til AutoPASS-utstederen har man 1) unnlatt å betale skyldig krav til et bompengeselskap, og 2) ikke betalt for bompaseringer som man har gjort. Dette betyr at retten til å kreve inn en tilleggsavgift flyttes fra bompengeselskapet der passeringen har skjedd til bompengeselskapet som har utstedt et betalingsmiddel (AutoPASS-brikke).

Forholdet til tilleggsavgiften kompliseres ytterligere ved at:

1. AutoPASS-utstedere også formidler betalinger som ikke er for passeringer hos norske bompengeselskap (operatører i EasyGo-samarbeidet, fergeselskap), og
2. Det finnes utstedere av gyldige brikker som ikke er norske bompengeselskap, dvs. utstedere innen EasyGo

Dersom man skal sørge for en enhetlig praktisering av tilleggsavgiften også for avtalekunder fordrer det ytterligere bestemmelser som definerer nærmere hvordan tilleggsavgiften skal anvendes.

Gebyr for manglende obligatorisk brikke

Fra og med 1. januar 2015 var det obligatorisk for tunge kjøretøy i næring å ha en gyldig brikke i kjøretøy, jf. *Forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg*. Dersom brukeren ikke har en elektronisk brikke med tilhørende gyldig avtale kan kontrollmyndighetene ilegge overtredelsesgebyr på 8000 kroner.

Det er ønskelig med et kort innkrevingsløp for å oppnå hensikten med forskrift om obligatorisk brikke. Det ordinære innkrevingsløpet etter inkassoloven er kortere enn løpet med tilleggsavgift.

4 Fjerning av tilleggsavgiften

Ved fjerning av tilleggsavgiften vil det være inkassoforskriften som legger rammene for innkrevingsløpet. Videre forutsettes det at bompengeselskapene følger vanlig forretningspraksis. Det tas utgangspunkt at faktura skal ha forfallsdato minst 14 dager etter kravet sendes.

4.1 Inkassoforskriften

Forskrift til inkassoloven m.m. (inkassoforskriften) av 14. juli 1989 regulerer kreditors rett til å kreve gebyrer ved forsinket og unnlatt betaling.

Når det gjelder purregebyr står det i forskriften følgende:

- Purregebyr kan ilegges tidligst 14 dager etter forfallsdato på faktura (jf. § 1-2)
- Purringen må ha betalingsfrist på minst 14 dager. Maksimalsats for purregebyret er en tidel av inkassosatsen (jf. § 1-2). Inkassosatsen reguleres årlig og er i 2015 på kr 650, dvs. at maksimalt purregebyr er kr 65.
- Kreditor kan kreve purregebyr for opptil to purringer, eller én purring og ett inkassovarsel. Dette forutsetter at fristen på den første purringen er oversittet med minst 14 dager (jf. § 1-3).

Hvis debitor ikke har betalt innen 14 dager etter at inkassovarsel er sendt kan det sendes en betalingsoppfordring der det kreves ytterligere tre tideler av inkassosatsen (jf. § 1-2). Det vil si 195 kr i 2015.

I den videre inkassoprosessen gjelder egne maksimalsatser som er regulert i inkassoforskriften. Disse varierer etter blant annet:

- Om det benyttes egeninkasso eller fremmedinkasso
- Om debitor er en privatperson eller et foretak
- Størrelsen på originalbeløpet
- Hvor lang tid det tar før betaling

Merk at det kan være stor variasjon mellom hvordan ulike virksomheter praktiserer inkassoforskriften og at man har generelt stor valgfrihet med tanke på hvor lang forfallstid man vil gi til kunden, og hvilke gebyrer man vil kreve ved forsinket betaling. Inkassoforskriften kan derfor betraktes som en ytre ramme for hva virksomheten kan gjøre, med det formål å beskytte forbrukeren mot urimelig høye gebyrer eller et urimelig påtrykk fra kreditor.

5 Administrative og økonomiske konsekvenser

5.1 Teknisk

På generelt nivå vil endringer til løsninger som er standard i markedet være en fordel, da det reduserer overordnet systemkompleksitet og krever færre tilpasninger i både egne og eksterne systemer. En fjerning av tilleggsavgiften vil derfor være fordelaktig ettersom man får likt innkrevingsløp for de med og uten AutoPASS-avtale, og man legger opp til et innkrevingsløp som er vanlig andre steder.

Selve endring av innkreivingsløpet slik det foreslås vil – dersom det gjennomføres snarlig – måtte gjøres i det eksisterende sentralsystem (CS Norge). I utgangspunktet er dette en endring det er greit å håndtere. Alle standardsystemer for innkreivning har ordinært purre- og inkassoløp.

5.2 Brukervennlighet

Det vurderes at den foreslåtte endringen vil ha en positiv effekt på brukervennligheten, da den vil gi en faktureringspraksis som trafikantene er vant med fra andre steder. Spesielt vil man unngå de negative reaksjonene som følger av at brukeren gis gebyrer som står i et urimelig forhold til det opprinnelige kravet.

Samtidig vil innkreivningen bli mer rettferdig i den forstand at man vil ha større mulighet for å kreve inn penger fra alle som har passert, i og med at innkreivingsløpet går hurtigere og inkassoselskapet får mulighet for å ilegge salærer i inkassoprosessen.

Forskrift om tilleggsavgift får betydning for *hvor mye* og *når* bilister belastes avgift/salær hvis de ikke betaler faktura for bompenger i tide. Tilleggsavgiften har ikke andre konsekvenser for bilistene.

Etter forskrift om tilleggsavgift belaster bompengeselskapet kr 300 på andre purring og kr 150 på tredje purring /inkassovarsel. Dermed belastes bilisten for til sammen avgift kr 450 uavhengig av kravets størrelse.

Ved ordinært purre- og inkassoløp belaster bompengeselskapet kr 65 på første purring / inkassovarsel. Deretter belaster inkassobyrået salær etter inkassoforskriften. Justisdepartementet justerer inkassosatsene årlig. I 2015 belastes bilisten maksimalt kroner 1 283,75 for et krav på inntil kr 2 500. (Beregning: $65 + (325 \text{ og mva}) + (650 \text{ og mva}) = 1.283,75$.)

I begge innkreivingsløp kan kunden i tillegg belastes forsinkelsesrenter og utgifter ved begjæring av rettslige skritt.

5.3 Juridisk

Dersom tilleggsavgiften beholdes vil det være nødvendig med ytterligere tolkninger for å ta høyde for endringer i bompengesektoren. Dagens tilleggsavgift er ikke dekkende nok for å kunne praktiseres enhetlig med tanke på:

- Betaling via AutoPASS-avtale
- Samlet fakturering på tvers av bompengeselskapene

Det vil derfor måtte gjøres ytterligere vurderinger der man tar høyde for blant annet:

- Bompengeselskapenes mulighet til effektiv innkreivning
- Rimelighet og forholdsmessighet for trafikantene
- Ulike former for organisering og samarbeid
- Praktiske forhold knyttet til IT-systemer, forretningsprosesser mv.

Vegdirektoratet vurderer at alt dette er forhold som er grundig behandlet i utarbeidelsen av inkasso-regelverket. En endring av forskriften vil derfor gi et mer ryddig regelverk tilpasset ulike situasjoner. Det vil være uproblematisk juridisk sett å gå over til å benytte inkassolov og - forskrift, da disse gjelder enhver inndrivning av pengekrav.

En annen konsekvens ved fjerning av tilleggsavgift vil naturlig nok være bortfall av Statens vegvesens mulighet til å fatte enkeltvedtak knyttet til klager på tilleggsavgift.

5.4 Økonomisk

Innledningsvis er det verdt å understreke at veg prinsipielt sett ikke skal finansieres via tilleggsavgifter, men gjennom de passeringsavgiftene som er fastsatt i det enkelte takstvedtak.

Det bemerkes at de videre beregninger kun beregner bedriftsøkonomiske konsekvenser for bompengeselskapet. Fra et samfunnsøkonomisk perspektiv vil både tilleggsavgifter og purregebyrer utgjøre en omfordeling mellom bompengeselskapet og trafikanten. Man kan imidlertid gå ut fra at den samfunnsøkonomiske konsekvensen av å endre forskriften er positiv i og med at man går over til et innkrevingsløp som krever mindre administrasjon både for trafikanter og bompengeselskap. Det er også viktig å bemerke at forslaget vil medføre en reduksjon av bompengeselskapenes driftskostnader sett i forhold til innkrevd beløp.

Det er vanskelig å gi presise tall på hvordan forskriftsendringen vil påvirke bompengeselskapenes inntekter og kostnader. Fra et rent økonomisk perspektiv vil den største ulempen være bortfall av tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift. Ettersom disse avgiftene ligger på et forholdsvis høyt nivå i dag vil det isolert sett gi et inntektstap når det erstattes med ordinære purregebyrer.

Imidlertid er det en rekke forhold som tilsier at inntektstapet fra bortfall av tilleggsavgiften langt på vei oppveies av økte inntekter og reduserte kostnader. Det er flere grunner til dette:

- Ved å legge purregebyr på første purring gis bompengeselskapet en ny inntekt
- Kredittiden reduseres, noe som gir bedre likviditet og høyere løsningsgrad ved inkasso
- Reduksjon i antall fakturautsendinger
- Færre klager til bompengeselskapet, som betyr:
 - Reduserte saksbehandlingskostnader
 - Færre frafalte krav
- Inkassoselskap for mulighet for å ilegge inkassosalærer, som betyr:
 - Reduksjon av bompengeselskapets utgifter til inkasso
 - Reduksjon av tap på fordringer
- Reduserte saksbehandlingskostnader for Statens vegvesen

En beregning av kostnader og inntekter ved fjerning av tilleggsavgiften og innføring av ordinært innkrevingsløp etter inkassoforskriften viser at reduserte tap og inkassokostnader vil kompensere for inntektsbortfallet knyttet til å erstatte en høy tilleggsavgift med et purregebyr. I tabellene under presenteres resultater av beregninger av kostnader og inntekt for dagens system med tilleggsavgift og det foreslåtte innkrevingsløpet iht. inkassoforskriften. Den store forskjellen i tap på krav kan forklares med at det ilegges et stort antall tilleggsavgifter på brukere som ikke kommer til å betale. Slik sett er ikke alle inntektene fra tilleggsavgift reelle inntekter, men avgifter som ilegges for deretter å avskrives etter inkasso.

Årlige kostnader og inntekter knyttet til innkrevingsløpet:

<u>Kostnader, inkl. tap</u>	<u>Nåværende</u>	<u>Foreslått endring</u>
Fakturering	kr 44 000 000	kr 39 000 000
Rentekostnad på fordringer	kr 5 000 000	kr 4 000 000
Inkassokostnader	kr 19 000 000	kr 0
Tap på krav	kr 158 000 000	kr 44 000 000
SUM	kr 226 000 000	kr 87 000 000

<u>Inntekter</u>	<u>Nåværende</u>	<u>Foreslått endring</u>
Tilleggsavgift	kr 174 000 000	kr 0
Forhøyet tilleggsavgift	kr 50 000 000	kr 0
Purregebyr	kr 0	kr 77 000 000
SUM	kr 224 000 000	kr 77 000 000

NETTO KOSTNAD	kr 2 000 000	kr 10 000 000
----------------------	---------------------	----------------------

Det understrekes at dette er anslag som ikke er helt sikre. Spesielt knytter det seg usikkerhet til hvordan betalingsgraden vil endre seg på ulike steg i prosessen. Det bemerkes at utenlandske kjøretøy som kreves inn via EPC ikke er inkludert i beregningen, men disse vil trolig følge det samme mønsteret som norske kjøretøy.

Det er også en del ikke-prissatte effekter som må regnes med:

Ikke-prissatte fordeler ved endring	Ikke-prissatte ulemper ved endring
<ul style="list-style-type: none">• Redusert systemkompleksitet med tilhørende kostnader• Reduksjon av klager og administrasjon• Reduksjon av administrasjon forbundet med at innkrevingsløpet har mange steg• Reduksjon av frafalte krav som følge av klage• Andre konsekvenser av økt brukervennlighet.	<ul style="list-style-type: none">• Kostnader ifm. endring. Disse regnes som forholdsvis marginale.

Konsekvenser for inkassoselskapene er dersom tilleggsavgiften bortfaller:

- Kravene vil komme raskere
- Hovedstolen vil bli lavere siden den ikke inkluderer påløpte tilleggsavgifter
- Inkassoselskapene vil ha mulighet for å ilegge inkassosalær.

Overnevnte kan medføre at det kan bli nødvendig å reforhandle eksisterende inkassoavtaler.

5.5 Ikrafttredelse

Vi foreslår at endret forskrift skal tre i kraft 01.01.2017. Vi ønsker synspunkter på om det er nødvendig med lenger forberedelsestid frem til 01.07.2017. Tidsrommet fra forskriften endres og frem til den trer i kraft vil bli en overgangsperiode hvor selskapene er fri til å gå til ny praksis. For passeringer som kommer etter forskriften er trådd i kraft, blir det ikke hjemmel for å ilegge tilleggsavgift.

5.6 Konsekvenser av å ikke gjøre noe

Alternativet er å beholde tilleggsavgiften i forskrift. Da må tilleggsavgift ilegges også for avtalekunder. Utfordringer med dette er beskrevet tidligere i dette notatet. Med dagens praksis av tilleggsavgiften har avtalekunder fulgt ordinært innkrevingsbeløp etter inkassoloven. Dette ble gjort av praktiske årsaker og ut ifra hensynet til effektivitet og brukervennlighet.

6 Forslag til forskrift

Forskrift om betaling av bomavgift

§ 1. Denne forskriften gjelder for de tilfeller motorkjøretøy passerer bomstasjon.

§ 2. Ved passering av bomstasjon skal det betales bomavgift fastsatt etter nærmere bestemmelser i medhold av veglov 21. juni 1963 nr. 23 § 27. Er føreren av kjøretøyet en annen enn den som var registrert som eier ved passeringen, er føreren og den registrerte eieren solidarisk ansvarlig for bomavgiften, med mindre kjøretøyet er fravendt eieren ved en forbrytelse.

§ 3. Vegdirektoratet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring av disse forskrifter.

§ 4. Forskriften trer i kraft 01.01.2017. Forskrift 30. april 2004 nr. 678 om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompenger oppheves.