



Saksnr.: 2018/54
Løpenr.: 440/2018
Klassering: 034
Saksbehandler: Marit Johanne Aarum

Møtebok – Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fellesnemnda	04.09.2018	

Høring - Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (Utstederforskriften)

Vedlegg

- 1 Høringsnotat - Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (Utstederforskriften)
- 2 Høringsuttalelse fra Vegfinans AS
- 3 Høringsuttalelse fra Fjellinjen AS

Forslag til vedtak

1. Fellesnemnda mener forskriften bør tillate integrert utstedervirksomhet og kan ikke se behov for å innføre et strengere regelverk enn hva EETS-forskriften krever. Fortsatt mulighet for integrert utstedervirksomhet vil redusere risiko og usikkerhet.
2. Fylkeskommunene har sterke interesser knyttet til bompengevirksomheten og bærer en betydelig økonomisk risiko knyttet til garantiordningene. Det forutsettes derfor, uansett løsning, at fylkeskommunene er representert i det samordningsorganet som skal opprettes.
3. Fellesnemnda forutsetter, uansett løsning, at forskriften innrettes slik at utstedervirksomheten blir brukervennlig, effektiv og sikrer at mest mulig av bompengene går til vei- og kollektivtiltak. Forøvrig støttes innføring av forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter med følgende merknader:
 - a) Det er viktig at fastsettelse av utstedergodtgjørelsen er transparent og at utstedergodtgjørelsen blir lav.
 - b) Forskriften må ikke innebære ytterligere risiko knyttet til kontantstrømmen eller kostnader knyttet til drift av bompengeselskapene.
 - c) Staten må drive tilsyn med, og etterse at forskriften etterleves og fungerer i henhold til intensjonen.
 - d) Forskriften bør evalueres i forhold til intensjonen og eventuelt revideres senest to år etter at overgangsperioden er avsluttet, eller når bruk av brikke for alle andre enn tunge kjøretøyer i løpet av kort tid faller bort.

- e) Nødvendige trafikkdata må gjøres fritt tilgjengelig for offentlige myndigheter, uavhengig av utstederselskapenes organisasjonsform.
- f) Fellesnemnda forutsetter at hensyn knyttet til personvern blir ivaretatt i henhold til øvrig lovgivning.

4. Brikke er ikke lenger en nødvendig teknologiløsning for å registrere/lese passeringer. Ettersom rabattordningene har som formål å få flest mulig til å bruke brikke, bør fjerning av disse rabattordningene utredes.

5. Fellesnemnda har ved denne uttalelsen ikke tatt stilling til hvordan bompengeselskapenes utstedervirksomhet bør avhendes og organiseres, gitt at integrert utstedervirksomhet ikke lenger blir tillatt. Dette vil først kunne avklares når endelig forskrift foreligger.

20.august 2018

Harald Horne
hovedprosjektleder for Viken fylkeskommune

Sammendrag

Saken er en høringsuttalelse til Statens vegvesens forslag til forskrift om utstedervirksomheten knyttet til bompengevirksomhet i Norge. Akershus, Østfold og Buskerud har utarbeidet et felles saksframlegg som skal behandles politisk i de tre fylkeskommunene, i tillegg til behandling i fellesnemnda i Viken.

Forskriften er en oppfølging av tidligere gjennomførte endringer i bompengesektoren gjennom opprettelse av fem regionale bompengeselskaper på landsbasis. Endringer i utstedervirksomheten ble varslet i den forbindelse. Forslaget som nå foreligger er i det vesentlige oppfølging av tidligere signaler. Hovedsaken er at utstederrollen skilles fra bompengeselskapene, at den konkurranseutsettes og skal være teknologinøytral.

Forslaget til utstederforskrift forutsettes å følge opp EUs bestemmelser om utstedervirksomheten, men går lenger enn disse, ettersom det legges opp til at integrert utstedervirksomhet ikke skal kunne skje.

I tråd med fylkeskommunens tidligere uttalelser om endringer i bompengesektoren, har saksframlegget som utgangspunkt at endringer må være brukervennlige, effektive og sikre at mest mulig av bompengene går til vei-investeringer og kollektivtiltak. Vurderingene under går ikke inn i detaljer i forslaget til forskrift, men kommenterer punkter av mer prinsipiell og overordnet karakter. Forskriften foreslås å omfatte både bompenger og ferjebilletter, men det siste er ikke drøftet i dette saksframlegget.

Saksutredning

Bakgrunn og saksopplysninger

Statens Vegvesen har i brev av 14.5.18 sendt på høring utkast til *Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter*. Utstederforskriften er blant annet en oppfølging av Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei – Reformen i veisektoren, samt Prop. 1 S (2014–2015) fra Samferdselsdepartementet, og forutsettes å skulle erstatte EETS-forskriften av 20. mars 2015.

Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter er en del av regjeringens endringer i bompengesektoren.

Denne saken kommenterer høringsforslaget og er et forslag til høringsuttalelse. Organisering av framtidig utstedervirksomhet vil først kunne behandles når den endelige forskriften foreligger, og vil være avhengig av om integrert utstedervirksomhet kan opprettholdes eller ikke.

Definisjoner

I høringsbrevet, forskriften og saksframlegget nyttes en rekke begreper som defineres slik:

- *AutoPASS Samvirke*: nettverket for elektronisk betaling av bompenger på det offentlige vegnettet og ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge
- *AutoPASS-utsteder*: selskap eller annen juridisk person som etter godkjenning inngår avtaler med operatørene og brukerne for å tilby tjenester for betaling av bompaseringer og ferjetransport gjennom AutoPASS Samvirke
- *avtalepassering*: en bompasering eller en ferjebetaling som er registrert og tilordnet en brukeravtale hos en AutoPASS-utsteder
- *bompengeselskap*: et selskap som har inngått avtale med departementet eller Statens vegvesen om å kreve inn bompenger, og som inngår i AutoPASS Samvirke
- *bruker*: fysisk eller juridisk person som har en brukeravtale med en AutoPASS utsteder
- *brukeravtale*: avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder betaling i AutoPASS Samvirke
- *EETS*: det europeiske elektroniske rammeverket for samvirke mellom europeiske utstedertjenester
- *EETS-område*: områder i Europa, hvor det drives elektronisk innkreving på det offentlige vegnettet og innkrevingen er innenfor virkeområdet etter EETS
- *EETS-utsteder*: norsk eller utenlandsk selskap eller annen juridisk person som er godkjent som EETS-utsteder i sitt hjemland
- *operatør*: fellesbetegnelse for bompengeselskaper og ferjeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke
- *utstederavtale*: avtale mellom operatøren og AutoPASS-utstederen

- *utstedervirksomhet*: tjenester for betaling av bomplasseringer og ferjetransport som drives av AutoPASS-utsteder gjennom AutoPASS Samvirke, inkludert inngåelse og administrasjon av brukeravtaler, utstedelse av elektroniske brikker og annen service overfor brukerne og operatører i denne sammenheng
- *Integrert utsteder*: bompengeselskapene driver også utstedervirksomhet
- *samordningsorgan*: Statens vegvesen som forvalter av AutoPASS Samvirke

Vurderinger

Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommune har i det alt vesentligste støttet de endringene som har skjedd i bompengesektoren, med etablering av et fåtall regionale bompengeselskaper. Også for utstedervirksomheten legger fylkeskommunene til grunn at endringene må være effektive, brukervennlige, og ha som mål at mest mulig av bompengavgiftene faktisk går til vei-investeringer og kollektivtiltak.

Forholdet til EUs EETS-direktiv

Høringsutkastet viser til at forslaget til nytt direktiv vil medføre en gjennomføring av EETS-direktivet. Etter hovedprosjektleders oppfatning går forslaget lenger enn hva EETS-direktivet krever, og hva som i dag er praksis på kontinentet, hvor integrert virksomhet ikke er ukjent. Vi kan ikke se at direktivet i seg selv krever et totalt skille mellom utstederrollen og bompengeselskapene, men setter som krav at ulike utstedere likebehandles. Samtidig skal det ikke skje noen kryssubsidiering mellom utstedervirksomheten og bompengeselskapene, noe som begrenser mulighetene for dagens bompengeselskap til selv å utvikle andre tjenester knyttet til bruk av brikken. Det siste er helt i tråd med hvordan bompengeselskapene har praktisert utstederrollen hittil.

Hovedprosjektleder kan ikke se at forarbeidene til forskriften begrunner hvorfor den norske utstederforskriften skal gå lenger enn hva EETS-direktivet krever. Norske bompengeselskaper kan i denne sammenheng bli forskjellsbehandlet fra hva som er praksis i andre land hva gjelder integrert virksomhet.

Med mindre forslaget om total adskillelse mellom bompengeselskap og utsteder kan begrunnes bedre enn hva som er gjort i høringsbrevet, mener fylkeskommunene i det fremtidige fylket Viken at integrert utstedervirksomhet bør tillates. Det er integrert virksomhet som i dag er praksis. Dette gjøres uten kryssubsidiering eller annet som er i strid med forskriften for øvrig. I dag skjer den integrerte utstedervirksomheten til en utstedergodtgjørelse fastsatt av veimyndighetene til 1,75 % av passeringavgiften, noe som foreslås videreført i starten. Forslaget slik det foreligger innebærer at det skal kunne være fortjeneste knyttet til utstedervirksomheten. Det vil mest sannsynlig medføre økte kostnader for bompengeselskapene, og dermed brukerne/bilistene. Det er ikke i tråd med fylkeskommunenes tidligere uttalelser knyttet til bompengereformen om at endringer må være brukervennlige og sikre at mest mulig av bompengene går til vei-investeringer og kollektivtiltak. Ideelt sett burde utstedergodtgjørelsen settes nærmest mulig selvkost.

I henhold til forslaget vil bompengeselskapet fortsatt ha ansvar for innkreving av bompengeavgift for passeringer som skjer uten avtale. Etter all sannsynlighet vil det ligge innsparinger i et utstederregime hvor innkreving både basert på avtaler, og innkreving fra fullpriskunder, kan skje hos samme aktør, dvs. gjennom integrert virksomhet.

Teknologitilknytning

Det legges opp til at forskriften skal være teknologinøytral. Forskriften er likevel sterkt linket til begrepet utsteder (mellom annet gjennom forskriftens navn), et begrep som igjen er svært nært knyttet til brikketeknologien. Forskriften legger til grunn av det utstedes brikke og tegnes avtale mellom utstederselskapet og bruker. Etter hovedprosjektleders skjønn er brikken allerede i ferd med å bli utdatert som teknologi. Denne problematikken er i liten grad omtalt i høringsutkastet. Det antas at dette vil være et vesentlig risikomoment knyttet til utstedermarkedet.

I de tilfeller hvor brukerne ikke har inngått avtale eller brikken ikke leses, identifiseres bilen/passeringen alt nå ved hjelp av registreringsskilt. I løpet av kort tid vil sannsynligvis behovet for en egen installasjon i bilen (nå brikke) for å registrere passering være helt borte. Det vil da ikke være behov for å utstede et fysisk objekt, men heller snakk om et avtaleforhold. Med mindre en snakker om tunge kjøretøy, som har obligatorisk brikke, kan det da virke noe uklart hva en utstederavtale skal omfatte, ut over retten til å forestå innkreving og formidling av passeringsavgift/bompenger. I så fall virker det mer naturlig å snakke om en innkreverrolle, enn om en utstederrolle. Bortfall av spesialteknologi knyttet til utøvelse av utstederfunksjonen, kan senere tilsi at utstederrollen revurderes.

Dette vil bli enda tydeligere, dersom forslaget fra noen bompengeselskaper om å fjerne rabattordninger gjennomføres. Grunnlaget for rabatt har vært å få flest mulig til å bruke en teknologi (brikke), som har redusert innkreivingskostnadene. Når andre typer teknologi (skiltlesing etc.) er like rimelige, faller begrunnelsen for rabatt bort. Innspill knyttet til fjerning av rabattordninger bør vurderes, ikke minst av hensyn til forenkling og likebehandling av brukerne.

Utstedergodtgjørelsen

I dag er utstedergodtgjørelsen fastsatt til 1,75 % av passeringsavgiften. Utstedergodtgjørelsen finansieres direkte av bompengene. Samferdselsdepartementet er ansvarlig for fastsettingen, men det er uklart hvilke parametere som ligger til grunn for fastsettelsen. Nivået på avgiften er helt avgjørende for at forskriften skal fungere etter forutsetningene. En konsekvens av forskriften slik den foreslås, vil være at utstedergodtgjørelsen må settes så høyt at det blir interessant for selskap å etablere seg som utstedere, og slik at det blir konkurranse om tjenesten. Samtidig må den fastsettes så lavt som mulig, både for at utstederselskapenes fortjeneste ikke skal bli for høy, og fordi hele hensikten med bompenger er at så stor andel av passeringsavgiften skal gå til veiinvesteringer og kollektivtiltak. Både bompengeselskapene, og garantistene for bompengefinansierte utbyggingstiltak, vil ha sterk interesse av at fastsetting av utstedergodtgjørelsen er transparent, og eventuelt deltar i fastsettingen av denne.

Utstederselskapet vil også kunne tjene på avkastning av selve kontantstrømmen. Tida fra innkreving til utbetaling til bompengeselskapet vil derfor være avgjørende for avkastningen. Jo kortere tidsperiode, jo lavere avkastning – og motsatt.

Fristilling av utstedervirksomheten fra bompengeselskapene medfører at utstederselskapet kan drive med annen type forretningsvirksomhet. Det kan bety at kostnadene knyttet til utstedervirksomheten vil kunne reduseres. Men det vil også kunne medføre at eventuelt overskudd fra utstedervirksomheten kan nyttes til annen type virksomhet, avhengig av nivået og dermed fortjenestemarginene på utstedergodtgjørelsen. Dette vil i så fall kunne vært penger som etter fylkeskommunens syn primært burde vært pløyd tilbake til finansiering av vei-investeringer/kollektivtrafikk.

Konkurransen vil kunne oppstå dersom utstederselskapene tilbyr kundene andre tjenester enn en avtale knyttet til bomavgift. Gjennom slike tjenester vil en utsteder fortsatt kunne drive lønnsomt, selv om fortjenesten knyttet til selve utstedergodtgjørelsen blir lav. I en slik sammenheng vil utstedervirksomheten like gjerne bli et biprodukt av virksomheten, som en hovedinntektskilde.

EETS-forskriften forutsetter konkurranse. Vil en sentral fastsatt utstedergodtgjørelse være i tråd med konkurransekravet? Forskriften gir også nøye instruksjon om hvordan innkrevingen skal kunne skje, og har bestemmelser om avtalepartnere og avtaleutforming som utstederne vil være forpliktet til å følge. Konkurranseaspektet kan synes begrenset. Full konkurranse om utstederrollen blir det først dersom utstederselskapene også konkurrerer mht. utstedergodtgjørelsen, ikke bare om kundene innenfor rammen av en fastsatt godtgjørelse.

Effektivisering og konkurranse

Endringene innen bompengesektoren hadde som utgangspunkt et ønske om effektivisering. Det er god grunn til å anta at opprettelsen av fem regionale bompengeselskaper har bidratt til effektivisering innen sektoren. Det synes mer tvilsomt om forslaget knyttet til utstederrollen vil bidra til økt effektivitet, i betydning av at en økt andel av passeringsavgiften går til tiltak innen vei-investeringer/kollektivtrafikk.

Utstederselskapenes kostnader til å betjene innkrevingen kan i første omgang muligens veies opp mot reduserte kostnader i bompengeselskapene, særlig i de tilfeller utsteder er en etablert organisasjon med allerede virksom innkrevingsadministrasjon og -system. Forskriften forutsetter imidlertid at innkreving av avgift fra fullpriskunder (kunder uten avtale) fortsatt skal gjøres av bompengeselskapene. Det betyr at bompengeselskapene må opprettholde deler av dagens administrasjon og system for innkreving. Samtidig er det grunn til å anta at manuell innkreving av passeringsavgiften er mer kostbar enn automatinnkreving. Kostnadene per innkreving for bompengeselskapene vil derfor mest sannsynlig i snitt bli høyere, enn hva tilfellet er med dagens system. Også dette taler for at integrert utstedervirksomhet bør tillates.

Skulle behovet for spesialteknologi (brikke eller tilsvarende) i bilene falle bort, jf. over, vil egne utstederselskaper kunne framstå som fordyrende mellomledd.

MVA

I høringsnotatet framgår det at utstedergodtgjørelsen vil bli pålagt mva., noe som ikke er tilfelle i dag. Det kan være at dette er en naturlig følge av foreslått endring og lov om merverdiavgift. I følge høringsnotatet vil innføringen av merverdiavgift ikke gi en økt samfunnsmessig kostnad. Dette vil imidlertid gi en økt kostnad for bompengeselskapene. Etter hva vi forstår må denne økningen dekkes gjennom økte avgifter for brukerne. Dvs. enten økte kostnader per passering, eller lenger innkrevingstid per bompengeprojekt.

Organisering gitt at forskriften innføres som foreslått

Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommune har ikke tatt stilling til hvordan utstedervirksomheten bør organiseres, gitt at forskriften i hovedsak gjennomføres lik foreliggende utkast. For kommersielle aktører, norske som utenlandske, vil det være direkte eller indirekte fortjenestemuligheter som vil avgjøre et evt. engasjement. Slik utstederrollen framstår gjennom forskriften, vil dens primære funksjon være som mellomledd for innkreving og formidling av passeringsavgift fra bruker til bompengeselskap.

Hovedprosjektleder ser i utgangspunktet ikke utstederrollen, som i stor grad vil være en innkreveroppgave, som en sentral fylkeskommunal oppgave. Det viktigste er at inntektsstrømmen til bompengeselskapene sikres og ikke utsettes for unødig risiko, noe som må være forskriftens hovedoppgave. Et alternativ til å overlate arenaen til kommersielle aktører kan likevel være etablering av offentlige utstederselskaper, evt. i regi av flere fylkeskommuner, uavhengig av bompengeselskapene. Det sentrale for fylkeskommunenes vurdering vil være effektivitet, brukervennlighet og å sikre at mest mulig av bompengavgiften kommer vei-investeringer og kollektivtrafikk til gode. Samtidig vil etablering av en utstedervirksomhet både medføre kostnader og innebære en økonomisk risiko, selv med de garantiordningene som nevnes i høringsforslaget. Det kan være at fylkeskommunene vil være tjent med at kundeporteføljen i dagens bompengeselskaper selges til markedspris til kommersielle aktører. Salgssummen vil i neste omgang komme vei-investeringer og kollektivtiltak til gode, samtidig som fylkeskommunen unngår de kostnadene som etablering av et utstederselskap vil medføres, og også risikoen som i dette.

Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommune vil drøfte organisering og eierskap til et eventuelt utstederselskap i dialog med andre fylkeskommuner. Vi ser imidlertid at de økonomiske mulighetene knyttet til utstederrollen i stor grad vil være avhengig av volum, og at det norske markedet derfor vil kunne romme kun et fåtall av utstederselskaper. Det kan også være spørsmål om det vil være mulig å konkurrere med internasjonale selskap som har en bred portefølje av oppgaver, der bompenginnkreving kan være et av mange produkt som tilbys. Dette vil bli ytterligere utfordrende dersom brikken blir unødvendig og rollen blir vesens forskjellig fra dagens innkrevingsrolle med integrerte utstedere

Dersom fylkeskommunene ønsker å ha hånd om utstederrollen, bør dette sannsynligvis skje gjennom et samarbeid mellom så mange fylkeskommuner som mulig. Organisering av utstederrollen vil først kunne drøftes når endelig forskrift foreligger.

Risiko og garantier

Forskriften innebærer at utsteder vil ha plikt til å stille økonomisk garanti overfor bompengeselskapene (operatør) for kontantstrømmen. Dette lyder vel og bra, men en slik garanti vil gi en ny kostnad innenfor bompengesektoren som tidligere ikke eksisterte. Samtidig øker risikoen for større tap sammenliknet med eksisterende ordning, gitt at et utstederselskap går konkurs. En må anta at faren for konkurs er tilstede, ikke minst dersom selskapet driver med annen type virksomhet som ikke er tilknyttet utstederfunksjonen. Høringsutkastet synes å ha undervurdert denne faren.

Selskaper som etablerer utstedervirksomhet forutsettes å kjøpe kundeporteføljen som er etablert i dagens bompengeselskaper til markedspris. Dersom det samtidig skal etableres nye selskaper, vil dette kreve innskudd av aksjekapital. Skulle selskapet gå konkurs, vil det derfor ikke bare være mulig tap knyttet til kontantstrømmen, men også til tap av aksjekapital og midler investert til kjøp av utstederporteføljen. Dette er forhold som må vurderes nøyer i tilknytning til organisering av utstederrollen.

Trafikkopplysninger

I utgangspunktet vil bompengeselskapene selv sitte med trafikkopplysninger av betydning for fylkeskommunenes øvrige virksomhet og planlegging. Så lenge vi ikke har endelig oversikt over hvordan utstederselskapene vil fungere, er det viktig at også disse er forpliktet til kostnadsfritt å dele nødvendige trafikkdata med offentlige myndigheter. Om ikke dette framgår i forskrifts form, må det inntas i avtale med utstederselskapene.

Samordningsorgan

Utkastet forutsetter at samordningsorganet utgjøres av Statens vegvesen. Samtidig sies det at samordningsorganet, som skal ha ansvar for å forvalte felles regelverk og tekniske standarder som gjelder for alle utstedere og operatører, i henhold til europeisk regelverk kan være både myndighetsorganer og ulike sammenslutninger mellom operatører eller utstedere.

Organisering av bompengevirksomheten og utstedervirksomheten er svært viktig for fylkeskommunene, både som veieier og –utbygger, men også som garantist for veiinvesteringer, primært knyttet til riksveier. Hovedprosjektleder finner det naturlig at fylkeskommunene er representert i samordningsorganet.

Gjennomføring og overgangsordninger

Akershus, Østfold og Buskerud fylkeskommune er medeiere i Vegfinans AS. Akershus fylkeskommune er også medeier av Fjellinjen AS. Fylkeskommunene er i dag derfor indirekte

involvert i utstederfunksjoner, og er opptatt av hvordan den framtidige utstederfunksjonen organiseres. Som følge av regionreformen vil Akershus, Østfold og Buskerud utgjøre Viken fylkeskommune fra 1.1.2020. Organisering av utstederfunksjonen må drøftes innenfor rammen av Viken.

Det er derfor viktig at overgangsordninger og iverksetting gis tilstrekkelig tid. Samtidig kan det hende at verdien av kundeporteføljen vil kunne avta, dersom overgangsperioden gjøres for lang og utenlandske aktører gis anledning til å etablere seg i det norske markedet.

Vi viser samtidig til Meld. St. 25 (2014-2015) *På rett vei – Reformen i veisektoren*, hvor det heter at «Bompengereformen skal evalueres etter en tid». Vi er ikke kjent med at evalueringen er gjennomført, og mener for så vidt at det har gått for kort tid siden gjennomføringen til at det er hensiktsmessig å foreta en endelig evaluering. Men en del av denne evalueringen kan/kunne for eksempel omfatte/ha omfattet hvordan utstederfunksjonen har fungert etter at de regionale bompengeselskapene ble opprettet. Er hensikten allerede oppnådd? Vi mener derfor at både de endringer som er foretatt i bompengesektoren hittil, og innføring av forskriften, må evalueres etter en nærmere fastsatt periode. Endinger knyttet til etablering av et fåtall regionale bompengeselskaper bør kunne evalueres om ikke alt for lenge, og utstederforskriften bør evalueres et par år etter innføringen.

I avtalene som inngås med utstederselskapene knyttet til godkjenning, må staten gis tilstrekkelig mulighet til å kontrollere at forskriften etterleves og fungerer i henhold til intensjonene. Det må forutsettes at staten har kompetanse og kapasitet til å gjøre dette.

Personvern

Høringsbrevet drøfter grundig forhold knyttet til personvern og personopplysninger. Vi ser ingen grunn til å gå nærmere inn på disse vurderingene, bortsett fra å understreke at vi forutsetter at alle forhold knyttet til personopplysninger blir håndtert i henhold til øvrige lover og regelverk.

Uttalelser fra Vegfinans AS og Fjellinjen AS

Hovedprosjektleder er kjent med at Vegfinans AS og Fjellinjen AS vil avgi egne høringsuttalelser, og at disse på enkelte punkter går mer i detalj enn hva tilfellet er i denne framstillingen. Hovedprosjektleder har ikke funnet grunn til å drøfte eller ta stilling til hva bompengeselskapene mener om forslaget til forskrift, men kommentaren om fjerning av rabattordninger er en kort henvisning til disse.

Hovedprosjektleders anbefalinger

Hovedprosjektleder mener stordriftsfordelene vil kunne bli mer fragmentert i det nye systemet, og mener integrert utstedervirksomhet bør kunne opprettholdes. Samtidig støttes forskriftens forslag om konkurranseutsetting av utstedervirksomheten. Det siste vil være

mulig, uten at integrert virksomhet utelukkes. Hensynet til brukerne, effektivitet og sikring av at mest mulig av bompengavgiften går til vei-investeringer og kollektivtiltak må ivaretas.

Dersom utstedergodtgjørelsen ikke skal være en del av konkurranseutsettingen, men fastsettes av samferdselsdepartementet, bør den settes så lavt som mulig. Premissene for fastsettingen bør være åpne og like for alle utstederselskaper.

Utstederregimet som foreslås etablert må sikre at fylkeskommunenes interesser i bompengevirksomheten ikke svekkes, og at fylkeskommunenes risiko knyttet til bompengefinansiering ikke øker. Blant annet av den grunnen bør fylkeskommunene være representert i det samordningsorganet som foreslås opprettet.

Forskriften synes i stor grad å bygge på dagens teknologi, dvs. bruk av fysisk brikke. Etter all sannsynlighet vil teknologien endres i løpet av kort tid. Sammen med en rekke andre forhold tilsier dette at forskriften bør evalueres i løpet av få år.

Hovedprosjektleder finner det naturlig at fellesnemndas høringsuttalelse viser til kommentarer fra Vegfinans AS og Fjellinjen AS, uten at disse uttalelsene er drøftet eller tatt stilling til i dette saksframlegget.