



Vaksdal kommune

TILLEGGSINNKALLING FORMANNSKAP/PLAN- OG ØKONOMIUTVALET

Møtedato: 06.06.2017
Møtested: Heradshuset, Dale
Møtetid: 12:00 - 16:00

Eventuelle forfall / melding om møtande varamedlem må meldast på [Møteportalen](#) eller til Sølvi Legård epost solvi.legard@vaksdal.kommune.no

TILLEGGSSAKSLISTE

| SAKSNR | TITTEL |
|---------|--|
| 50/2017 | FRAMLEGG TIL TILTAK MOT ARTEN BRUNSKOGSNIGEL I VAKSDAL KOMMUNE |
| 51/2017 | OMLEGGING AV TAKST OG RABATTSYSTEMET FOR VOSSAPAKKEN |
| 52/2017 | SØKNAD OM SKJENKELØYVE FOR MILANO PIZZERIA VAKSDAL U.off. |

30. mai 2017

Eirik Haga
Ordfører



SAKSPAPIR

| Saksnr | Utval | Type | Dato |
|---------|-------------------------------------|------|------------|
| 50/2017 | Formannskap/plan- og økonomiutvalet | PS | 06.06.2017 |

| Sakshandsamar | Arkiv | ArkivsakID |
|-----------------|----------|------------|
| Tore Henrik Øye | FA - V35 | 17/638 |

FRAMLEGG TIL TILTAK MOT ARTEN BRUNSKOGSNIGEL I VAKSDAL KOMMUNE

Vedlegg:

Resten av landet vil lære av Konnerudmetoden
Utdeling av Nemaslug i Lindås kommune

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Rådmannen legg fram alternative framlegg til tiltak for 2018. Nærare planlegging og løyving hausten 2017.

1. Tiltak i samvar med Lindås kommune: Utdeling av poser med Nemaslug til innbyggjarar om våren. Innbyggjarar henter poser på utdelingsplass. Kostandsramme: ca 50.000
2. Kommunen tar initiativ til eit samarbeid med lokale hagelag/grendelag om ein koordinert aksjon med bruk av Nemaslug blanda med mask. Innbyggjarar hentar middelet frå lagringsplass. Kostnadsramme: ca 60.000
3. Kommunen informerer lokale hagelag/grendelag om mogelege tiltak for å bekjempe brunskogsnigel i lokalmiljøet. Kommunen bistår med informasjonstiltak og ev praktisk hjelp. Det kan ev ytast økonomisk støtte til koordinerte tiltak i regi av lokale lag. Kostandsramme: ca 20.000

Saksopplysningar:

Kommunestyret fatta slikt vedtak i sak 36/2017:

- «*Vaksdal kommune vil ta eit initiativ i tråd med interpellasjonen for å prøva å avgrensa problem med brunsniglar i kommunen*».

Med bakgrunn i vedtaket legg rådmann fram sak for formannskapet for å få ei avklaring på aktuelle tiltak og finansiering av desse.

Bakgrunn

Tom Charles Johnsen frå MGD, fremja interpellasjon i kommunestyremøtet 08.05.17, om at kommunen bør ta eit initiativ for å redusere problemet med den svartelista arten *brunskogsnigel* i kommunen. Dette for å få bukt med utrivnaden og problemet arten skapar for hageeigarar.

Johnsen viser til tiltak andre stader, og at det trengs samordna innsats på tvers av eigedomsgrenser - for å lukkast med å avgrense problemet. I møtet foreslo Johnsen eit tiltak i kommunal regi med innkjøp av ei blanding av Nemaslug i mask frå bryggeri og utplassering i bygdene slik at private kunne hente middelet til bruk på eigen eigedom. Han ønska oppstart i 2017.

AKTUELLE LOVER OG FORSKRIFTER

- Lov om dyrevelferd.
- Forskrift om framande organismar.
- Forskrift om skadedyrbekjempelse.
- Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjerarar.

UTBREIING AV BRUNSKOGSNIGELEN I KOMMUNEN

Det føreligg ikkje no kartlegging av brunskogsnigelen sin utbreiing i kommunen, men inntrykket er at ein finn arten over store delar av kommunen, med størst problem på Vaksdal, Stanghelle og Dale. Det er gjennomført lokale initiativ mot snigelen fleire stader i kommunen, mellom anna på Dale, jf. oppslag i Vaksdalposten.

AKTUELLE TILTAKSMETODAR

Ved sidan av mekaniske metodar (plukking av sniglar o.l.), vert biologiske tiltak stadig oftare nytta som metode. Her vert det brukt levande organismar som er naturlege fiendar av skadegjerar.

Nemaslug er eit biologisk preparat som består av nematodar (rundormar). Desse går inn og dreper sniglane via ein bakterie, og sidan brunskogsniglane er kannibalar, vil daude sniglar trekkje til seg andre sniglar, som òg vil bli smitta med nematoden. Nemaslug er fritt tilgjengeleg i hagesentra o.l.

Nematoden er mest effektiv på små sniglar, og det er best å nytte preparatet vår og haust. Kjende metodar er:

- «Kannibalmetoden»: Nemaslug vert blanda med vatn, ca., 1 ts til 1 liter vatn. Avliva, klypte sniglar vert lagt i blandinga, og lagt ut på skuggefulle, fuktige stader. Andre sniglar forsyner seg av åtet, vert smitta og dør.
- «Lecakule- og vørterølmetoden»: Nematoder vert blanda med vørterøl (¼ ts i ≈,33 l) i tom isboks eller liknande, med opning. Sniglane drikk av blandinga, vert forgifta og smittar «kannibalane».
- Blande inn Nemaslug i mask frå bryggeri (bruk av betongbil,e.l). Blandinga vert lagt ut punktvis i passende avstand (40 meter?) på store, samanhengande område, til avtalt tidspunkt (koordinert innsats). Metoden vart truleg først nytta på Konnerud i Drammen, og har skapt stor merksemd.

Nemaslug av følsam for lys og temperatur, og må lagrast/handsamast på korrekt måte.

ENGASJEMENT I REGI AV KOMMUNAR, MED ERFARINGAR OG KOSTNADAR

Ulvik herad gjennomførte følgjande tiltak i 2015:

- Om våren: Lokal utdeling av små beger/posar med Nemaslug til hageeigarar, med rettleiing om bruk og blandingsforhold.
- Om hausten: Blanda nemaslug med mask. Utdeling frå fast stasjon lokalt. Innbyggjarar henta blandinga sjølve.
- Kostnad: Budsjett på kr. 10 000,-/år. Kr 8 000,- til innkjøp av Nemaslug. Arbeid ikkje inkl.
- Erfaringar: Best oppslutnad om haustaksjonen. Tiltaka krev planlegging og førebuing, og det går tid ved gjennomføring. Avgjerande at «alle» er med på ein dugnad. Koordinering og informasjon er viktig, og tiltaka bør gjennomførast over fleire år.

Lindås kommune kjøpte inn og delte ut Nemaslug til innbyggjarane i 2015 (1 500 posar) og 2016. Kommunen skal også gjere dette i juni 2017. Utdelinga skjer frå fleire stader i kommunen, med

registreringsskjema og rettleiingshefte. Den årlege kostnaden med innkjøp av middelet, er om lag kr. 50 000,- per år. Erfaringane viser at tidspunktet for bruk av Nemaslug er avgjerande for verknaden.

Ullensvang herad og *Stord kommune* er døme på andre kommunar i Hordaland som har engasjert i seg i problematikken. *Fredrikstad kommune* har utarbeidd eigen aksjonsplan mot brunskogsnigelen. Elles vert ofte tiltak gjennomført i regi av hagelag og burettslag, som til dømes Voss hagelag.

SYNSPUNKT OG VERKNADAR

Med bakgrunn i artikkelsøk på nettet, kan det tyde på at bruk av nematoder (Nemaslug) er den metoden som har synt dokumentert effekt. Men det er ulike meiningar om tiltaket. Store sniglar viser seg, i følge NIBIO, å kunne tåle eit visst tal med nematodar. Dette gjer at handsaming er mest verksamt når sniglane er små, om våren, og når dei er nyklekte om hausten.

Enkelte fagfolk (biologar) meiner at stor bruk av nematoder ikkje er vegen å gå, sidan middelet drep alle sniglar, ikkje berre brunskogsnigelen. I tillegg vert det hevda av brunskogsnigelen kan/har utvikla resistens. Fleire meiner at manuell plukking, og å halde det ryddig i hagen, er dei beste tiltaka.

Uansett metode er det viktig å femne eit stort område, og å gjere tiltak samstundes gjentakande over fleire år.

KOSTNADSOVERSLAG FOR AKTUELLE TILTAK I REGI VAKSDAL KOMMUNE

- Innblanding av Nemaslug i mask frå Hansa bryggeri. Lagring lokalt og ev opprydding.
 - Mesk frå Hansa Bryggeri : kr. ?,-
 - Leige av tankbil for transport av mask (kr 1700,- x 4 timar) : kr. 6 800,-
 - Innkjøp av Nemaslug frå leverandør (stipulert) : kr. 20 000,-
 - Adminstrative kostnader (arbeid, informasjon m.v) : kr. 28 000,-

- Mesk frå Hansa Bryggeri : kr. ?,-
- Leige av tankbil for transport av mask (kr 1700,- x 4 timar) : kr. 6 800,-
- Innkjøp av Nemaslug frå leverandør (stipulert) : kr. 20 000,-
- Adminstrative kostnader (arbeid, informasjon m.v) : kr. 28 000,-
- SUM : kr. 54 800,-

- Utlevering av posar med Nemaslug til husstandar («Lindås-modellen»):
 - Innkjøp av Nemaslug (stipulert) : kr. 20 000,-
 - Diverse utstyr (stipulert) : kr. 5 000,-
 - Adminstrative kostnader : kr. 25 000,-
- SUM : kr. 50 000,-

Vurdering

På bakgrunn av erfaringar frå andre stader er inntrykket at tiltak mot krev planlegging, tilrettelegging og koordinering for å få til verknadsfulle og vellukka aksjonar. I dette høve er det avgjerande at aktuelle tiltak vert gjennomført på store, samanhengane område, som dugnadar i lokalmiljøet, der «alle» er med. Det er soleis viktig med involvering og forankring hos innbyggjarane, der aktiviteten er tufta på felles engasjement.

Samstundes er det viktig med tilstrekkeleg kunnskap i botn, for å velje rett strategi og metode.

Rådmannen meiner det vert forhasta å setje i verk større tiltak i år.

Rådmannen legg fram alternative framlegg til tiltak for 2018. Nærare planlegging og løyving hausten 2017.

- Tiltak i samvar med Lindås kommune: Utdeling av posar med Nemaslug til innbyggjarar om våren. Innbyggjarar henter posar på utdelingsplass. Kostandsramme: ca 50.000

- Kommunen tar initiativ til eit samarbeid med lokale hagelag/grendelag om ein koordinert aksjon med bruk av Nemaslug blanda med mask. Innbyggjarar hentar middelet frå lagringsplass. Kostnadsramme: ca 60.000
- Kommunen informerer lokale hagelag/grendelag om mogelege tiltak i lokalmiljøet. Kommunen bistår med informasjonstiltak og ev praktisk hjelp. Det kan ev ytast økonomisk støtte til koordinerte tiltak i regi av lokale lag. Kostandsramme: ca 20.000

Resten av landet vil lære «Konnerud-metoden»

I fjor stod hele Konnerud på hodet i krigen mot brunsneglene, i år kaster resten av Norge seg på.



Hagelag fra rundt omkring i Norge ønsker å lære av Brede Holst og Konnerud, hvordan man kvitter seg med, eller i hvert fall begrenser, brunskogsneglen.

FOTO: MAI-THERESE HALLE

Anette Skafjeld Journalist

Anders Wam Bjerkeseth Journalist

🕒 Publisert 20.05.2016, kl. 05:55

– 8. juni skal vi bruke «Konnerud-metoden» for å bekjempe brunsneglene i Hole og Ringerike, forteller leder i Hageselskapet i Hole og Ringerike, Dags Imsgard.

Det var i juni 2015 at Norges første og største dugnad for å bekjempe brunsneglene ble gjennomført på Konnerud i Drammen. [1500 mennesker var på krigsstien](#) og la ut en giftblanding bestående av [blant annet ølgjær fra Aass bryggeri](#) og Nemaslug, et middel som består av levende organismer som bare angriper snegler.

> [Denne stortrives i ugresset ditt](#)

Har det virket?

Fjorårets aksjon ble en suksess, og nå tar både kommuner, hagelag og privatpersoner kontakt med initiativtakeren for å lære den såkalte «Konnerud-metoden».

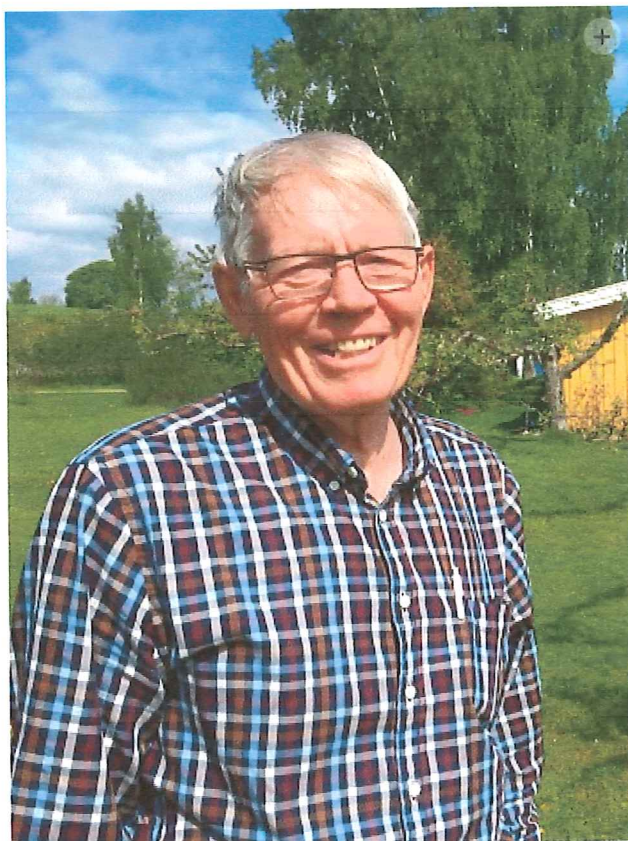
– Jeg har hatt en del henvendelser. Blant annet fra Ringerike og Hole. Og så har vi hatt kontakt med et lag i Groruddalen, så begge de stedene har jeg hjulpet med foredrag og veiledning, forklarer Brede Holst, før han også forteller at han har vært i kontakt med hagelag i blant annet Mosjøen og Kongsberg.

– Hva er det de lurer på dem som tar kontakt?

– De lurer jo på om det har virket. Og så lurer de på hva vi praktisk har gjort. Det å bruke åte og tilsette Nemaslug, det er jo ikke en metode som er ferdig beskrevet i bruksanvisninger, forklarer Holst.

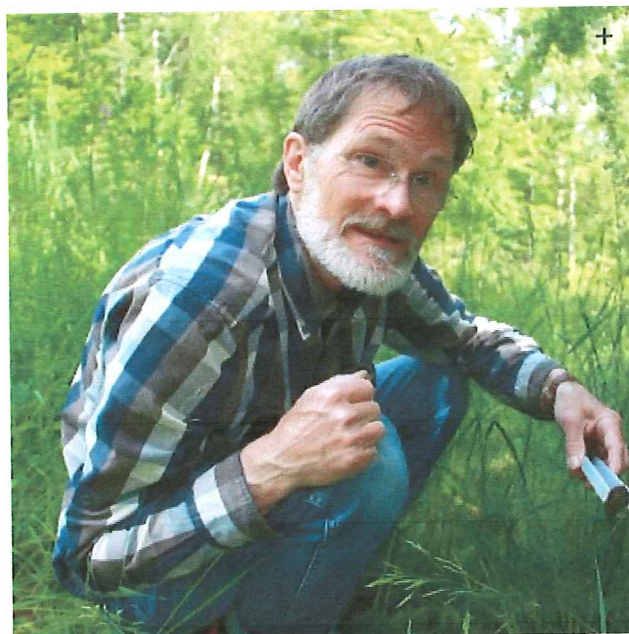
> [Vellykket kamp mot brunsneglene](#)

Slik så det ut da Konnerud skulle bekjempe brunsneglene:



Dag Imsgard håper de klarer å legge ut sneglegiften i nærmere 3000 hager.

FOTO: ANETTE SKAFJELD / NRK



Holst betegner fjorårets aksjon som en suksess.

FOTO: RUBINA BUTT / NRK





Mindre enn før

Han forteller at på Konnerud ser det ut til å gå mot en sommer med mindre brunsnegler enn tidligere.

– Det ser atskillig mye bedre ut enn det gjorde i fjor. Det er slik at en del steder har de knapt nok sett brunsnegler, mens andre steder ser man noen.

› [Her spiser sneglene den dødelige åten](#)



10 tonn spesialåte ble i juni 2015 spredt i bydelen Konnerud i Drammen
FOTO: HARALD INDERHAUG / NRK

Gratis til hageeiere

I hagen til Dags Imsgard på Røyse er det ingen brunsnegler å se. Men han er allikevel klar til å gå til krig mot sneglene. Og nå skal metoden testes ut på nøye utvalgte steder. En hel tankbil med den magiske blandingen er bestilt og hageeiere får det gratis. Håpet er at de får lagt ut sneglegiften i nærmere 3000 hager den 8. juni

– Vi regner med da at hver husstand trenger 2,5 til 3 liter av den åten. Det skal holde til å dekke en normal tomt på 700–900 m², avslutter Imsgard.

> [Går til sneglekrig med giljotin](#)

🕒 Publisert 20.05.2016, kl. 05:55

Brunskogsnegle



FOTO: PRIVAT

> Brunskogsnegle, også kalt mordersnegle eller brunsnegle, er en nakensnegle (uten skall) som tilhører familien skogsnegler.

- › Den er en stor og kraftig snegle. Den blir 7–15 cm lang.
- › Den er jevnt brun med et mørkere hode og svakt rødaktig sålekant. Undersiden av sålen er gråbrun.
- › Spiser og ødelegger blomster, grønnsaker, bær og frukt. Fordi den også spiser åtsler og egne artsfeller, blir den også kalt mordersnegle eller kannibalsnegle.
- › Ble for første gang funnet i Norge i 1988, og er nå registrert i over 200 kommuner.
- › Ettårig. Eggene klekkes om høsten og sneglene overvintrer i hull i jorda eller komposthauger.
- › Man trodde lenge at den stammet fra Iberiahalvøya, men [nyere forskning viser at den kommer fra Sør-Frankrike](#).
- › *(Kilde: Wikipedia og Bioforsk)*

Opphavsrett NRK © 2017

Ansvarlig redaktør: Thor Gjermund Eriksen

Nettsjef: Hildegunn Soldal



Lindås kommune

[Nettstadskart](#)

[Visningsalternativ](#)

 Søke

[? Kva kan vi hjelpe deg med?](#)

[Om kommunen](#)

[Sjølvetening](#)

[Politikk](#)



Vi

inviterer til ny dugnad mot brunsnigelen! Her er eit bilete frå utdelinga i fjor.

Sjå når og kvar du kan hente din pose med Nemaslug!

Utdelinga startar klokka 18.00 torsdag 28. april. I år kan du hente Nemaslug for inntil to naboar eller kjenningar - i tillegg til deg sjølv.

Publisert 18. april 2016 av [Silje Hoaas](#) | Oppdatert 18. april 2016
[1](#)Del

I august 2015 inviterte Lindås kommune til storstilt dugnad for å redusere talet på brunsniglar i kommunen. Dugnaden vart ein kjempesuksess og mobiliserte mange innbyggjarar.

No har vi bestilt eit nytt parti med middelet Nemaslug – og inviterer til ny dugnad.



Lindås kommune

[Nettstadskart](#)[Visningsalternativ](#)
 Søk


- [Kva kan vi hjelpe deg med?](#)



- [Om kommunen](#)



- [Sjølvetening](#)



- [Politikk](#)



Eilin

Molvik henta den siste posen med Nemaslug i Lindås kommune sin haustaksjon mot brunskogsnigelen.

Tomt for Nemaslug

Eilin Molvik har henta den siste posen med Nemaslug på rådhuset. Kampen for å redusere talet på brunsneglar i Lindås er godt i gang.

Publisert 27. august 2015 av [Silje Hoaas](#) | Oppdatert 27. august 2015

[0](#)Del

Vi vil nytte høvet til å takke alle for ein eventyrleg respons på kampanjen for å redusere brunskogsnigel i Lindås.

Totalt har kommunen delt ut 1500 posar med middelet, som skal ta knekken på hageplagen.

I tillegg tar kommunen ansvar for eigne område - og Lindås kyrkjelege fellesråd har fått middel slik at dei kan gjere ein innsats på dei mange gravplassane rundt om i kommunen.

Lykke til med innsatsen alle saman! Vi tar gjerne imot bilete og gode tips og historiar frå aksjonen rundt om i kommunen.

Vil du hjelpe oss å forbedre dette nettstedet?

Send bilete og tekst til silje.andvik.hoas@lindas.kommune.no. Det tar under ett minutt.

- Ja Nei
- [Politisk møtekalender](#)
 - [Møte og arrangement](#)
 - [Høyringar og kunngjerigar](#)



SAKSPAPIR

| Saksnr | Utval | Type | Dato |
|---------|-------------------------------------|------|------------|
| 51/2017 | Formannskap/plan- og økonomiutvalet | PS | 06.06.2017 |
| | Kommunestyret | PS | |

| Sakshandsamar | Arkiv | ArkivsakID |
|-------------------|----------|------------|
| Gjertrud Karevoll | FA - Q33 | 17/456 |

OMLEGGING AV TAKST OG RABATTSYSTEMET FOR VOSSAPAKKEN

Vedlegg:

Omlagging av takst og rabattsystemet for Vossapakken med vedlegg
Kommentar omlagging av takst og rabattsystem for Vossapakken
Konsekvenser av bompengereformen for bompengeselskaper utenfor de regionale bompengeselskapene

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Vaksdal kommune stiller seg positiv til at bompengeselskapa i vår region går inn i det regionale bompengeselskap.
2. Vaksdal kommune meiner at nytt takst- og rabattsystem på ein betre måte må ivareta behovet for rabattar for pendlarane og anna lokaltrafikk, og oppmodar Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen om finne løysingar i takst- og rabattsystemet som på ein betre måte ivaretek behovet for lokaltrafikk mellom kommunane.

Saksopplysningar:

Sjå også vedlagte brev frå Statens vegvesen.

Bakgrunn

Vaksdal kommune er medeigarkommune i Vossapakken, som vart oppretta i 2005.

Meld. St. 25 (2014-2015) *På rett vei – reformer i veisektoren* set nye rammer for bompengereform, som no er under gjennomføring. Bompengereformen består av fem ulike tiltak som alle skal bidra til eit samla mål om meir pengar tilbake til veg, og auka brukervennligheit for trafikantene.

- Overgang til fem regionale bompengeselskap
- Utskilling av utstederfunksjonen
- Ny rolle- og ansvarsdeling i sektoren
- Forenklet takst- og rabattstruktur
- Incentivordning med statlig finansiering (Tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene)

Forslaget er at Hordaland vert med i regionalt bompengeselskap *Sørvest* (Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Aust-Agder, Vest-Agder).

Reforma inneber to hovudendingar. For det fyrste skal bompengeselskapa gå saman i fem regionale bompengeselskap eigd av fylkeskommunane. For sør- og vestlandet er det etablert *Sørvest* vegfinans as. For det andre, som eit ledd i denne forenklinga har ein innført eit standardisert rabattsystem der ein ved å ha ei bompengebrikke blir gitt 20 % rabatt på alle selskap. Lokale særordningar blir fjerna, og det blir lagt opp til ei standarisering av rabattane. Dagens bompengesystem i Vossapakken har bompengetakst for lette kjøretøy kr. 43 og kr. 86 for tunge kjøretøy. Det er 30, 40 og 50 pst. rabatt ved lokal forskuddsavtale. Det er timeregel, ikke månedstak i Vossapakken.

Vegvesenet har i brev av 10. mai 2017 gjort greie for konsekvensane for bompengeselskap som vel å ikkje gå inn i det regionale selskapet. Dei oppsummerer utfordringane slik:

- Gevinstar av stordriftsfordeler vil ikkje tilfalla lokale, frittstående bompengeselskap. Og dei regionale bompengeselskapa vil i framtida ikkje kunne yte tenester til lokale bompengeselskap som har valt å stå på utsida av den regionale strukturen.
- Innkrevjingsutstyret for dei som vel å stå utanfor dei regionale bompengeselskapa, vil framleis bli ivaretatt av Statens vegvesen, men kostnadene for dette vil auke fordi det er færre selskap igjen til å dele kostnadene.
- Selskap utanfor den regionale strukturen kan ikkje drive utstedarverksemd i framtida, slik at kundeforholda anten må overførast til eit av de regionale bompengeselskapa eller avviklast.

Forskotsbaserte rabattar vil ikkje være en funksjonalitet i den nye systemløysinga som blir anskaffa av Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapa. Statens vegvesen vil om naudsynt sørgje for ei alternativ løysing, men kostnaden for dette vil i sin heilskap måtte dekkast av bompengeselskapa/prosjekta som vel å vidareføre ordningar med forskotsbaserte rabattar, noko som må forventast å gje auka driftskostnadar.

Selskap/prosjekt med forskotsbaserte rabattar inviterast til å gå i dialog med Statens vegvesen for å finne andre løysingar som tar omsyn til lokale brukarar, sjølv om forskotsbaserte rabattar vert avvikla.

På bakgrunn av dette anbefaler Vegdirektoratet alle bompengeselskapa å:

- Tilslutta seg et av dei fem regionale bompengeselskapa
- Starte prosessen med å avvikle utstedarverksemda dersom dei ikkje ynskjer å inngå i et regionalt bompengeselskap
- Gå i dialog med Statens vegvesen for å finne løysingar som gjer det mogleg å gå bort frå forskotsbaserte rabattar der dette er ei problemstilling.

Statens vegvesen, Region vest tilrår at Granvin, Vaksdal, Vik og Voss kommuner stiller seg bak forslaget om å endre takstene i Vossapakken i tråd med regjeringens forslag om å innføre nytt takst- og rabattsystem beskrevet i Prop. 1 S Tillegg 2 / Innst. 13 S (2015-2016).

Vurdering:

For Vaksdal har denne omlegginga av bompengesatsane i Vossapakken i hovudsak konsekvensar for biltrafikk og pendling til/frå Voss, ved at lokaltrafikk med abonement i Vossapakken kan få inntil 50% rabatt. I det nye systemet er 20% rabatt høgaste moglege. Dette vil vere eit hinder for tettare samanknytning av arbeidsmarknaden til Vossaregionen.

Det er fornuftig å samordna bompengeselskapa og etablere regionale selskap. Når det gjeld omlegging av takst- og rabattsystemet er dette meir problematisk. Her meiner rådmannen at framlegget slik det ligg i dag i for stor grad overfører kostnadstrykket frå gjennomgangstrafikken til

lokaltrafikken. Tekniske og digitale løysingar og registreringar for bompepasseringar bør ikkje vere til hinder for gode løysingar for lokal utvikling, og kan nyttast i kombinasjon med andre tiltak, som til dømes timesregel og månads-«tak» (månadsbillett).

Statens vegvesen er tydeleg i sine rapportar og brev til kommunane om konsekvensane av å stå utanfor dei regionale bompengeselskapa, sjølv om det også her er uklare moment og få kostnadsberekningar. Men det er framleis uklart kva for handlingsrom som finnast innanfor eit regionalt selskap. Dei seier også at; *det ikkje vil vere eit krav frå staten si side om at prosjekt som legges til de regionale bompengeselskapene legger om til standardiserte rabattordningar.*

Rådmannen ser det som positivt at mest mogleg av inntektene som kjem i frå innkrevjing av bompengar også vert nytta til vegtiltak og ikkje til administrasjon og drift av det einstilte bompengeselskapa. Standardiserte takstar kan vera ein veg å gå, men rådmannen har tru på at moderne teknologi også kan løysa differensieringar og lokale særordningar utan for mykje meirkostnad.

Det kan vere uheldig å leggje fram saka no før alle sider er belyst, men vegvesenet har gitt bompengeselskapa frist til 1.9.17 med å gje tilbakemelding på om dei vil behalde forskotsbetalte rabattar. For å kunne svare på dette må bompengeselskap få signal frå kommunane om korleis dei stiller seg til omlegginga. Rådmannen vil samstundes rå til at ein går i dialog med Hordaland fylkeskommune som eigar av bompengeselskapet og Statens vegvesen for å sjå kva som finnes av handlingsrom innanfor eit regionalt selskap for å ivareta behovet for rabattar som bidreg til pendling og samhandling på tvers av kommunane.

Forslag til vedtak:

1. Vaksdal kommune stiller seg positiv til at bompengeselskapa i vår region går inn i det regionale bompengeselskap.
2. Vaksdal kommune meiner at nytt takst- og rabattsystem på ein betre måte må ivareta behovet for rabattar for pendlarane og anna lokaltrafikk, og oppmodar Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen om finne løysingar i takst- og rabattsystemet som på ein betre måte ivaretek behovet for lokaltrafikk mellom kommunane.



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55516337

Vår referanse:
16/28476-71

Deres referanse:

Vår dato:
31.03.2017

Omlegging av takst og rabattsystemet for Vossapakken

Gjennom behandlingen av Prop. 1 S Tillegg 2/ Innst. 13 S (2015–2016) har Stortinget sluttet seg til regjeringens forslag om å innføre et nytt takst- og rabattsystem for bompengeprojekter. I det nye systemet legges det opp til en standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. I prosjekter som er lagt fram for Stortinget etter 06.11.15, er rabattene fastsatt i tråd med det nye systemet. For prosjekter som er behandlet i Stortinget før dette tidspunktet, betinger omleggingen til det nye rabattsystemet tilslutning fra lokalpolitiske myndigheter.

4. april 2016 ble det innført nye takstgrupper for samtlige bompengeprojekt i landet. Omleggingen medfører at kjøretøy inntil 3500 kg samt tyngre personbiler registrert i klasse M1 i Autosys utgjør takstgruppe 1. Takstgruppe 2 består av kjøretøy over 3500 kg fratrukket M1.

Formålet med omleggingen til nytt rabattsystem

Dagens rabattsystem er svært komplekst. En oversikt viser at svært mange bompengeprojekter har egne lokale avtaler for rabatt. Rabattene varierer fra 5 til 50 prosent. I det nye systemet legges det opp til en standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. På den måten vil brikkeavtalen i Vossapakken gjelde likt i alle landets bompengeanlegg og vis versa. For Vossapakken vil omleggingen innebære en betydelig forenkling av systemet, blant annet i bakenforliggende IKT-systemer. Det vil kunne redusere bompengeselskapets administrasjons- og innkrevingskostnader og dermed sikre at en større andel av de innkrevde bompengene går til vegbygging. For trafikantene vil omleggingen gi mer forutsigbarhet i form av at det holder med en bompengavtale for hele landet. I tillegg vil ordningen rette opp uheldige fordelingseffekter. I dagens ordning kreves det innskudd på kr 3 870 for takstgruppe 1 og kr 7 740 for takstgruppe 2 for å oppnå høyeste rabatt i Vossapakken. For bompengeselskapet er det også en merkostnad knyttet til forvaltning av disse forskuddene.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

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

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Hvilke endringer innebærer det nye systemet?

Den generelle brikkerabatten økes fra 10 til 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1. Hovedformålet med dagens rabatt på 10 prosent for takstgruppe 2 er å gi insentiv til å bruke brikke. Med innføring av obligatorisk brikke for takstgruppe 2 falt hensikten med rabatter overfor denne gruppen bort. Det gis ikke rabatt til takstgruppe 2 i nytt takst- og rabattsystem.

Alle igangsatte prosjekter er i utgangspunktet aktuelle for omleggingen. Prosjekter som har inntil tre år igjen av innkrevningen er, av praktiske årsaker, ikke vurdert som aktuelle. Fordelene med ensretting av rabattstrukturen vil være størst for prosjekter som skal inngå i de nye regionale bompengeselskapene. Det er imidlertid viktig å understreke at det ikke vil være krav fra statens side om at prosjekter som legges til de regionale bompengeselskapene legger om til standardisert rabattordning. Det er imidlertid rimelig å anta at en slik omlegging er av stor interesse for selskapene. Det er ventet at stordriftsfordelene for de nye regionale bompengeselskapene, i første omgang, vil komme som resultat av omlegging til et felles takst- og rabattsystem.

Tilskudd til reduserte bompengetakster

Ved behandling av statsbudsjettet for 2017, jf. Prop. 1 S / Innst. 13 S (2016–2017), ble det på kap. 1330 opprettet en ny post for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Tilskuddsordningens målgruppe er bompengeprojekt på riksveg med unntak av områdene/byene som i dag mottar tilskudd gjennom Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og Belønningsmidler til bymiljøavtaler. Målet med ordningen er å redusere gjennomsnittlig bompengetakst med minimum 10 pst. i de prosjektene som mottar tilskudd. Ordningen er ment å motivere bompengeselskapene til gjennomføring av bompengereformen, og det er stilt tre krav til bompengeselskapet for å kunne motta tilskudd:

1. Det aktuelle bompengeselskapet legges til ett av de regionale bompengeselskapene.
2. Takstene og rabattene for bompengeprojekt legges om i tråd med ny takst- og rabattstruktur.
3. Gjennomsnittstakstene reduseres med minimum 10 pst.

For Vossapakken er tilskuddet fra beregnet til 8 mill. 2017-kroner. Det vises til informasjonsbrev fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet av 7.3.2017 ref. 17/17796–5 for ytterligere informasjon om tilskuddsordningen.

Bakgrunn Vossapakken

Vossapakken ble vedtatt gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 61 (2008–2009) og hadde oppstart av innkreving av bompengeer i to bomstasjoner 8. desember 2010. Bompengene skal delfinansiere prosjektene Øvre Granvin – Voss grense og Mønshaug – Palmafoss på Rv. 13, og omlegging av E16 utenom Voss sentrum (Vangstunnelen). I tillegg inngår ombygging av kryss på E16 ved Stanghelle og miljømessig opprusting av gamle E16 i Voss sentrum.

Styringsramme for Vossapakken var i proposisjonen 1 130 mill. kr. og en kostnadsramme på 1 220 mill. kr. Av dette dekker statlige midler 490 mill. kr. og bompenger 600 mill. kr. I tillegg til dette vil det kreves inn 290 mill. kr. i bompenger til finansiering av renter og innkrevingskostnader (2009–kroner). Vossapakken ble behandlet lokalpolitisk i Granvin, Vaksdal, Vik og Voss kommuner sommeren 2005. Fylkestinget i Hordaland behandlet saken i møte 13. desember 2005.

Gjennom behandling av Prop. 81 S (2013–2014) ble Vossapakken utvidet til også gjelde finansiering av tunnel gjennom Joberget på Rv. 13.

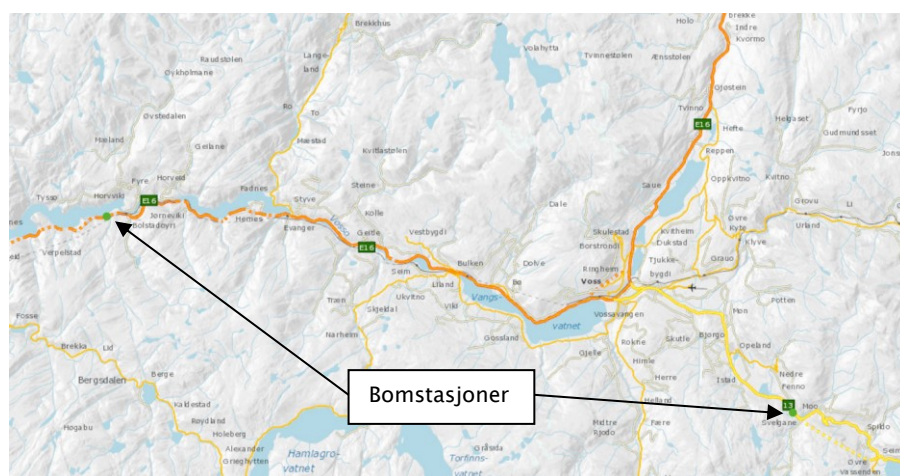
Status for bompengeselskapets økonomi

Bompengeselskapet Voss og omland bompengeselskap AS er ansvarlig for innkreving av bompenger til finansiering av Vossapakken. Tall fra selskapets årsmelding for 2015 viser følgende oversikt:

| Tall fra årsmeldingen til selskapet | 2015-kr. |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Passeringsinntekter (brutto) | 85 775 948 |
| Innkrevingskostnader | 7 785 489 |
| Lån pr. 31.12.2015 | 710 000 000 |
| Lånerente | 1,66 % |
| Antall passeringer i 2015 | 2 525 335 |
| Gjennomsnittlig inntekt per passering | 33,58 |
| Elbilandel | 1,6 pst. ¹ |
| Forventet nedbetalingstid | 2023 |

Dagens bompengesystem

Bompengetaksten for lette kjøretøy er kr. 43 og kr. 86 for tunge kjøretøy. Det gis 30, 40 og 50 pst. rabatt ved lokal forskuddsavtale. Det er timeregulert, ikke månedstak i Vossapakken.



¹ Elbilandelen er hentet fra driftsselskapet BT Signaal AS.

Belastning for de ulike trafikantgruppene

Tall fra driftsselskapet BT Signaal AS viser at av inntektene i 2015 fra lette kjøretøy utgjør om lag 82 pst. Inntekten fra tunge kjøretøy utgjør om lag 18 pst. Passeringer fordelt på de ulike rabattordningene var som følger:

| | Lett bil < 3500 kg | Tung bil > 3500 kg | Totalt |
|-----------------|--------------------|--------------------|----------------|
| Fritak/Pris=0 | 15,9 % | 0,0 % | 15,9 % |
| Fullpris | 15,9 % | 0,3 % | 16,2 % |
| Elbil | 1,6 % | 0,0 % | 1,6 % |
| Annet selskap | 33,5 % | 4,6 % | 38,1 % |
| Forskudd 30 pst | 5,8 % | 0,3 % | 6,1 % |
| Forskudd 40 pst | 3,1 % | 0,1 % | 3,2 % |
| Forskudd 50 pst | 15,7 % | 3,3 % | 18,9 % |
| Totalt | 91,5 % | 8,5 % | 100,0 % |

Tabellen viser at en stor del av passeringene er fritakspasseringer. Dette er passeringer innenfor timeregulering og månedstak. For å se hvordan den betalende trafikken fordeler seg er det vist en tabell med andel betalende kjøretøy i de ulike rabattgruppene:

| | Lett bil < 3500 kg | Tung bil > 3500 kg |
|------------------|--------------------|--------------------|
| Fullpris | 21,5 % | 3,5 % |
| Annet selskap | 45,3 % | 53,7 % |
| Forskudd 30 pst. | 7,8 % | 3,3 % |
| Forskudd 40 pst. | 4,2 % | 1,3 % |
| Forskudd 50 pst. | 21,2 % | 38,2 % |
| Totalt | 100,0 % | 100,0 % |

Som tabellen viser er størstedelen av de betalende passeringene i Vossapakken knytt til AutoPASS-brikke og -avtale. For de lette kjøretøyene er om lag 33 pst. tilknyttet lokal avtale med forskudd som gir rabatt. For tunge kjøretøy er tallet om lag 43 pst. Kjøretøy med avtaler i andre selskap utgjør den største gruppen. Denne gruppen har ikke rabatt i Vossapakken i dag, men vil få det i ny løsning.

Forslag til nytt takst- og rabattsystem

Statens vegvesen har gjort beregninger for nye bompenger basert på tall fra bompengeselskapet. For Vossapakken medfører endringen at forskuddsbetaling for å oppnå rabatt faller bort for takstgruppe 1. Rabatt på 20 pst. oppnås ved bruk av brikke for takstgruppe 1. For takstgruppe 2 faller rabatten bort. Utgangspunktet har vært at ingen av trafikantgruppene som helhet skal komme vesentlig dårligere ut enn i dag, samtidig som bompengeselskapets inntektsgrunnlag skal opprettholdes. Det betyr at det avvikes fra prinsippet om at tunge kjøretøy skal betale dobbel takst av lette kjøretøy. I analysen er det benyttet trafikk- og inntektstall fra 2015. Tall fra driftsselskapet viser at fordelingen av passeringer og inntekter i Vossapakken i 2015 var som følger:

| | | Takst | | Lett bil < 3500 kg | | Tung bil > 3500 kg | | Totalt | |
|---------------|------------------|-------|-------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| | | Lette | Tunge | Passeringer | Beløp | Passeringer | Beløp | Passeringer | Beløp |
| Uten avtale | Fritak/Pris=0 | 0,00 | 0,00 | 408 052 | - | - | - | 408 052 | - |
| | Fullpris | 43,00 | 86,00 | 406 159 | 17 464 837 | 7 605 | 654 030 | 413 764 | 18 118 867 |
| Med avtale | Elbil | | | 41 878 | - | - | - | 41 878 | - |
| Med avtale | Annet selskap | 43,00 | 86,00 | 857 427 | 36 869 361 | 117 209 | 10 079 974 | 974 636 | 46 949 335 |
| | Forskudd 30 pst. | 30,10 | 60,20 | 148 377 | 4 466 148 | 7 164 | 431 273 | 155 541 | 4 897 421 |
| | Forskudd 40 pst. | 25,80 | 51,60 | 79 954 | 2 062 813 | 2 796 | 144 274 | 82 750 | 2 207 087 |
| | Forskudd 50 pst. | 21,50 | 43,00 | 401 058 | 8 622 747 | 83 426 | 3 587 318 | 484 484 | 12 210 065 |
| Totalt | | | | 2 342 905 | 69 485 906 | 218 200 | 14 896 868 | 2 561 105 | 84 382 774 |

I gruppen *Fritak/Pris=0* inngår utrykningskjøretøy, handicapfritak, timeregelpasseringer, månedstak, buss i rute og avskrevne krav. Fordelingen av alle fritak inkl. elbiler ser ut som følger:

| Vossapakken | | | | |
|--------------------|----------------|-----------------|------------------------|--|
| Fritak | Passeringer | Andel av fritak | Andel av total trafikk | |
| Utrykningskjøretøy | 9 300 | 2,1 % | 0,4 % | |
| Elbil | 41 878 | 9,3 % | 1,6 % | |
| Annet fritak | 3 186 | 0,7 % | 0,1 % | |
| Timeregel | 251 077 | 55,8 % | 9,8 % | |
| Buss i rute | 16 344 | 3,6 % | 0,6 % | |
| Avskrevne krav | 128 145 | 28,5 % | 5,0 % | |
| Sum | 449 930 | 100,0 % | 17,6 % | |

Ved beregning av nye bompengeretakster er antall kjøretøy i de ulike rabattordningene fordelt på takstgruppe 1 og takstgruppe 2 i nytt system ut fra om de har AutoPASS-brikke eller ikke. For å oppnå lik inntekt i det nye takst- og rabattsystemet som i 2015 er det beregnet hvor mange som vil betale full takst, og hvor mange i takstgruppe 1 som vil ha rabatt etter omlegging ved å anta at brikkebruken vil være som tidligere. Trafikken som utgjør kategorien full pris vil være tilsvarende som i 2015. Kategorien «Med avtale» vil bestå av kjøretøy med avtale med andre bompengeselskap og de lokale forskuddsavtalene. Vi får da følgende fordeling av trafikk i det nye systemet:

| | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
|----------------------|---------------|---------------|
| Full pris | 406 159 | 218 200 |
| Med avtale (20 pst.) | 1 486 816 | |

For at de nye rabattgruppene skal medføre provenynøytralitet for bompengeselskapet må taksten settes som under. Det gir følgende inntekt fra de ulike gruppene:

Forslag til ny takst **Takstgruppe 1** **kr** **43,55** **Takstgruppe 2** **kr** **68,27**

| | Takstgruppe 1 | | Takstgruppe 2 | | Totalt |
|----------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|-------------------|
| | Passeringer | Beløp | Passeringer | Beløp | |
| Full pris | 406 159 | 17 687 464 | 218 200 | 14 896 868 | |
| Med avtale (20 pst.) | 1 486 816 | 51 798 442 | | | |
| Totalt | | 69 485 906 | | 14 896 868 | 84 382 774 |

For at inntektene til bompengeselskapet skal være på samme nivå som tidligere ser vi at taksten må settes til kr 44 for takstgruppe 1 før rabatt og til kr 69 for takstgruppe 2.

Endring for trafikantene

Omlegging til nytt takstsystem medfører følgende endringer for trafikantene:

| | | Takst dagens system | | Takst nytt system | |
|-------------|------------------|---------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
| Uten avtale | Fullpris | 43,00 | 86,00 | 44,00 | 69,00 |
| Med avtale | Annet selskap | 43,00 | 86,00 | | |
| | Forskudd 30 pst. | 30,10 | 60,20 | 35,20 | 69,00 |
| | Forskudd 40 pst. | 25,80 | 51,60 | | |
| | Forskudd 50 pst. | 21,50 | 43,00 | | |

For andelen trafikanter som betaler fullpris i dagens system vil taksten øke med kr 1 for takstgruppe 1 og reduseres med kr. 17 for takstgruppe 2. For andelen trafikanter med avtale i andre bompengeselskap vil prisen reduseres med kr 7,80 for takstgruppe 1 og reduseres med 17 kr for takstgruppe 2. For dem som i dag har tegnet lokal avtale med

bompengeselskapet vil prisen per betalende passering øke fra hhv. kr. 30,10/25,80/21,50 for avtalene med 30/40/50 pst. rabatt, til kr. 35,20 for takstgruppe 1 og fra kr 60,20/51,60/43,00 til kr 69 takstgruppe 2.

Effekter av tilskuddsordningen

Et av målene med tilskuddsordningen er at gjennomsnittlig inntekt per passering skal reduseres med 10 prosent. For 2015 rapporterte selskapet en gjennomsnittlig inntekt per passering på 33,58 kroner. Det gir et faktorforhold mellom takst og gjennomsnittlig inntekt per passering med nye takster etter nytt takst- og rabattsystem som følger:

| | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
|--|---------------|---------------|
| Gjennomsnittlig inntekt per | 33,58 | |
| Takst i nytt takst- og rabattsystem | 44 | 69 |
| Faktor | 1,310 | 2,055 |
| | | |
| Gj. snittlig inntekt per passering -10 | 30,222 | |
| Ny takst | 40 | 62 |

Tabellen viser at 10 pst. reduksjon i gjennomsnittlig inntekt per passering medfører nye takster på 40 og 62 kroner for hhv. takstgruppe 1 og takstgruppe 2 i nytt takst- og rabattsystem med redusert takst etter tilskuddsordningen. Det er lagt til grunn at reduksjon av takster som følge av ny tilskuddsordning medfører årlig trafikkvekst på 1 pst.

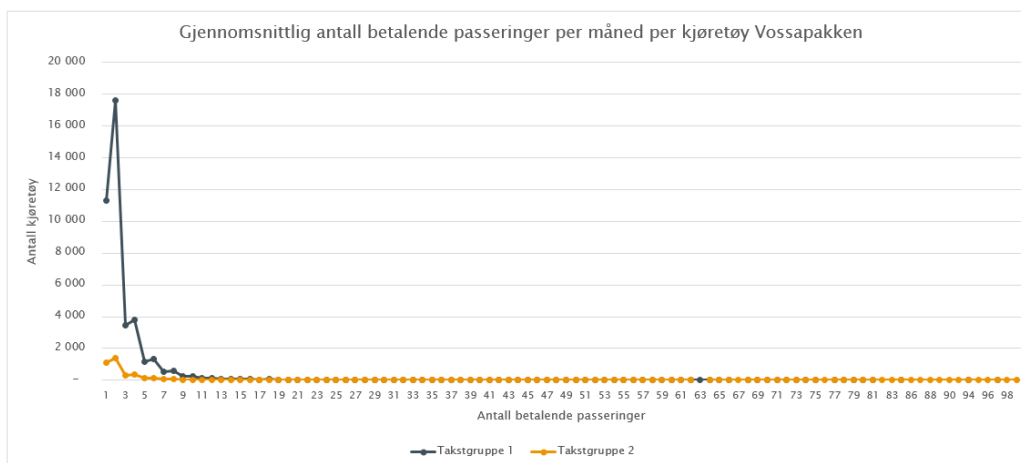
Følsomhet

I St.prp. nr. 61 (2008–2009) er det lagt til grunn en gjennomsnittlig inntekt per passering på 30 2009-kroner² per kjøretøy. Det var i proposisjonen beregnet at det ved innkrevingsstart (2008-nivå) ville passere 5 040 kjøretøy gjennom bomstasjonene. Tallene fra bompengeselskapet viser at gjennomsnittlig inntekt per passering var på kr 33,58 2015-kroner og at det passerte om lag 6 920 kjøretøy per døgn gjennom bomstasjonene i 2015. Det var følgelig mer trafikk enn forutsatt i finansieringsplanen, og inntekten per passering var marginalt høyere per passering enn forutsatt. Elbilandelen var i 2015 på 1,6 pst.

Vurdering passeringstak

Statens vegvesen har fått Q-Free som leverandør av sentralsystemet CS Norge til å gjøre et uttrekk av data som viser hvor mange passeringer per måned de ulike kjøretøyene som passerer gjennom bomstasjonene i Vossapakken har i gjennomsnitt. Datamaterialet inkluderer kun betalende kjøretøy med brikke. Sammenhengen ser ut som følger:

² 30 2009-kroner utgjør 33,37 2015-kroner.



Som grafen viser har den største andelen kjøretøy med passeringer i Vossapakken få passeringer per måned. Dersom en skulle vurdert å innføre et passeringstak ville bortfallet av betalende passeringer sett ut som følger:

| Passeringstak | Antall passeringer som bortfaller pr mnd | |
|---------------|--|---------------|
| | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
| 70 | 1 205 | 6 655 |
| 60 | 1 860 | 7 250 |
| 50 | 2 849 | 7 888 |
| 40 | 5 606 | 9 123 |

Tabellen viser kun antall passeringer. Vi har ikke oversikt over hvilke rabattordninger kjøretøyene som har gjort passeringene som ville blitt omfattet av passeringstaket har, men om vi antar at passeringene fordeles på rabattordningene med samme fordeling som samtlige betalende passeringer får vi gjennomsnittlig inntekt for takstgruppe 1 på om lag kr 37 og for takstgruppe 2 kr 68. Det gir følgende grove overslag over tapte inntekter per år ved å innføre passeringstak:

| Passeringstak | Antall passeringer som bortfaller pr mnd | | Inntektsbortfall per år |
|---------------|--|---------------|-------------------------|
| | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 | |
| 70 | 1 205 | 6 655 | 5 982 959 |
| 60 | 1 860 | 7 250 | 6 758 937 |
| 50 | 2 849 | 7 888 | 7 717 266 |
| 40 | 5 606 | 9 123 | 9 943 474 |

Dersom det skal innføres passeringstak i Vossapakken må bortfallet av inntekter dekkes av kundene som ikke oppnår passeringstaket. Med de grove overslagene over inntektsbortfall som vist over vil det være nødvendig med følgende takstsystem dersom passeringstak skal innføres:

| Passeringstak | Ny takst med passeringstak 2017-kr | |
|---------------|------------------------------------|---------------|
| | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
| 70 | 44 | 108 |
| 60 | 44 | 114 |
| 50 | 44 | 121 |
| 40 | 45 | 137 |

Statens vegvesen anbefaler at ordningen uten passeringstak videreføres som i dag.

Prisjustering av takster

Det er i stortingsproposisjonen for prosjektet forutsatt at takstene skal justeres i takt med prisstigningen. Som hovedregel skal bompengeselskapet årlig vurdere takstene med utgangspunkt i selskapets økonomi og forutsetningene ved stortingsbehandlingen. I den forbindelse bør selskapet underrette regionen om planlagte endringer for det kommende år. Om nødvendig kan regionen meddele bompengeselskapet om at det bør søke om justering, dersom prisutviklingen tilsier dette. Det presiseres likevel at det ikke er nødvendig å heve takstene hvert år, så lenge takstene over tid følger utviklingen i konsumprisindeksen. Dersom takstene i noen år har ligget etter prisstigningen, kan justeringen være noe større enn den aktuelle prisstigningen.

Prisveksten fra forrige prisjustering av takstene 1. juli 2013 til januar 2017 utgjør 8,5 pst³. Bompengeselskapet ønsker å prisjustere takstene til kr 47 for takstgruppe 1 og til kr 94 for takstgruppe 2 fra 1. juli 2017 uavhengig av denne saken om omlegging til nytt takst- og rabattsystem.

Statens vegvesen legger til grunn at takstene ved innføring av nytt takst- og rabattsystem blir prisjustert. I analysen i dette dokumentet er benyttet tall fra 2015 som ikke er prisjusterte fra 2013. Det legges derfor til grunn at prisjustering av takstene for nytt takst- og rabattsystem gjennomføres fra 1. juli 2013. Det medfører nye prisjusterte takster i nytt takst- og rabattsystem blir

| Rabatt | Takstgruppe 1 | Takstgruppe 2 |
|---------|---------------|---------------|
| 0 pst. | 48,00 | 74,00 |
| 20 pst. | 38,40 | |

Forslag til vedtak

Statens vegvesen, Region vest tilrår at Granvin, Vaksdal, Vik og Voss kommuner stiller seg bak forslaget om å endre takstene i Vossapakken i tråd med regjeringens forslag om å innføre nytt takst- og rabattsystem beskrevet i Prop. 1 S Tillegg 2 / Innst. 13 S (2015–2016). Det foreslås følgende vedtak:

1. kommune anmoder om at ny takst- og rabattordning innføres i Vossapakken. Dagens tilleggsavtaler for å oppnå lokal rabatt i avvikles.
2. Det innføres en rabatt på 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Det gis ikke rabatter for kjøretøy i takstgruppe 2.
3. Takstene settes til (2017-kroner):
Kr 48 for takstgruppe 1
4. Kr 74 for takstgruppe 2
5. Dersom bompengeselskapet søker og får innvilget tilskudd fra tilskuddsordningen blir nye takster hhv. kr 40 og 62 for takstgruppe 1 og 2.

³ Tall henter fra Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks <http://www.ssb.no/priser-og-prisindekser/statistikker/kpi/maaned>

Statens vegvesen, region vest
Med hilsen

Tone Margrethe Oppedal
Avdelingsdirektør

Kristian Bauge

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til
Granvin herad, Postboks 13, 5733 GRANVIN
Vaksdal kommune, Konsul Jepsensgate 16 , 5722 DALEKVAM
Vik kommune, Postboks 134, 6891 VIK I SOGN
Voss kommune, Postboks 145, 5701 VOSS

Kopi
Voss og Omland Bompengeselskap AS, Postboks 41, 5700 VOSS



Vaksdal kommune
Konsul Jebsensgate 16
5722 DALEKVAM

Att: Ordfører Eirik Haga

Vår ref.: PU20170503-3

Dykkar ref.:

Voss, 3. mai 2017

Kommentar til omlegging av takst og rabattsystemet for Vossapakken

Me syner til Statens vegvesen sitt brev av 31.03 d.å. med tittel "Omlegging av takst og rabattsystemet for Vossapakken".

Det er forståelig at det vert innført eit felles takst og rabattsystem som skal gjelde for heile landet. Dette vil gjere det enklare å utvikle eit godt sentralsystem, og det vert meir oversiktlig for bilistane. Ulempa er nok at eit slikt felles system kan gjere det vanskeligare å få gjennom lokale prosjekt som krev lokaldemokratiets aksept.

For Vossapakken så skal inntektene bli uendra som følge av overgangen. Det er heller ikkje venta at kostnadene vert særleg påverka som følge av ein overgang.

Vossapakken har meldt sin interesse for å motta årlege tilskot på kr 8 mill. Eit krav for å få dette er blant anna at selskapet gjennomfører ei omlegging av takst og rabattsystem slik Statens vegvesen har lagt fram. Dette tilskotet vil kome bilistane til gode gjennom ein reduksjon av bompengetaksten med ca 10%.

Det som kanskje er den største utfordringa rundt takstomlegginga er omfordelinga som skjer mellom "den lokale trafikanten" og "gjennomgangstrafikanten". For personkjøretøy som i dag har 50% rabatt så kostar ein passering kr 21,50 med dagens sats. Etter ei omlegging, og inkludert tilskotsrabatten, vil alle passeringer med personkjøretøy som har brikke i bilen koste kr 32 pr passering. Dette er ein auke på 48,8%. Ettersom dei aller fleste lokale bilister har rabattavtaler i dag, så vil desse måtte betale betydelig meir etter ei omlegging. Ettersom dette skal være provenynøytralt, så vil det være nokon som får redusert sine takster. Dei som får redusert sine takster er gjennomgangstrafikanten. Mange av desse betaler i dag full pris, medan dei etter ei omlegging vil få redusert taksten med 25,6%. Effekten vil altså være at dei lokale trafikantane med dagens rabattar betaler for takstreduksjonen til gjennomgangstrafikanten.

Det er ikkje styret i Voss og omland bompengeselskap AS som bestemme om denne omlegginga i takst og rabattsystem skal gjennomførast. Det er fylkestinget i Hordaland og kommunestyra til eigarkommunane som må godkjenne ei slik omlegging. Styret vil følge opp det vedtak som vert fatta derifrå.

Skulle nokon av eigarane trenge meir informasjon frå selskapet så tek det kontakt med dagleg leiar Arild Rogde. Kontaktinformasjon: 928 00 848 / arild.rogde@accountor.no



Med venleg helsing
Voss og omland bompengeselskap AS

Arild Rogde

Arild Rogde
Daglig leiar

Likelydane brev sendt til:

Voss kommune, Postboks 145, 5701 VOSS

Granvin herad, Postboks 13, 5733 GRANVIN

Vik kommune, Postboks 134, 6891 VIK I SOGN

Hordaland Fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN



Statens vegvesen

Vaksdal kommune
Konsul Jebsensgate 16

5722 DALEKVAM

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55516337

Vår referanse:
16/28476-105

Deres referanse:

Vår dato:
23.05.2017

Tillegg: Konsekvenser av bompengereformen for bompengeselskaper utenfor de regionale bompengeselskapene

Vi viser til tidligere utsendt sak til lokalpolitisk behandling om omlegging til nytt takst- og rabattsystem for bompengeneinnkreving.

Vegdirektoratet har i vedlagte brev (vår ref. 16/70462-21) beskrevet konsekvenser for eventuelle bompengeprojekt som velger å stå utenfor den regionale organiseringen, og/eller viderefører takst- og rabattsystem som avviker fra føringene om fremtidig takst- og rabattordning, herunder videreføring av forskuddsbetaling.

Vi ber om at brevet blir en del av grunnlaget for den lokalpolitiske behandlingen av omlegging til nytt takst- og rabattsystem.

Statens vegvesen, region vest
Med hilsen

Tone Margrethe Oppedal
Avdelingsdirektør

Kristian Bauge

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

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

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Askøy kommune, Postboks 323, 5323 KLEPPESTØ
Bergen kommune, Postboks 7700, 5020 BERGEN
Bømlo kommune, Kommunehuset, 5430 BREMNES
Eidfjord kommune, Simadalsveien 1, 5783 EIDFJORD
Etne kommune, Sjoarvegen 2, 5591 ETNE
Finnøy kommune, Judabergvegen 6, 4160 FINNØY
Gjesdal kommune, Rettedalen 1, 4330 ÅLGÅRD
Granvin herad, Postboks 13, 5733 GRANVIN
Haugesund kommune, Postboks 2160, 5504 HAUGESUND
Karmøy kommune, Statsråd Vinjes gt. 25, 4250 KOPERVIK
Kvam herad, Grovagjelet 16, 5600 NORHEIMSUND
Kvinnherad kommune, 5470 ROSENDAL
Rennesøy kommune, Postboks 24, 4159 RENNESØY
Samnanger kommune, Tyssevegen 217, 5650 TYSSE
Sirdal kommune, Rådhuset – Tonstadveien 28, 4440 TONSTAD
Tysvær kommune, Postboks 94, 5575 AKSDAL
Ullensvang herad, 5780 KINSARVIK
Ulvik herad, Skeiesvegen 5, 5730 ULVIK
Vaksdal kommune, Konsul Jebsensgate 16 , 5722 DALEKVAM
Vik kommune, Postboks 134, 6891 VIK I SOGN
Voss kommune, Postboks 145, 5701 VOSS



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagte liste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Jon-Terje Bekken / 24058368

Vår referanse:
16/70462-21

Deres referanse:

Vår dato:
10.05.2017

Konsekvenser av bompengereformen for bompengeselskaper utenfor de regionale bompengeselskapene

Dette brevet beskriver hvordan en del forhold planlegges håndtert ovenfor bompengeprojekt som i fremtiden ikke inngår i den regionale organiseringen og/eller viderefører takstopplegg som avviker fra føringene for fremtidig takst- og rabattordning, herunder viderefører forskuddsbetaling.

Brevet sendes alle bompengeselskapene inkludert de regionale bompengeselskapene og fylkeskommunene.

Bakgrunn

Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei – reformer i veisektoren setter rammene for bompengereformen som nå er under gjennomføring. Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for reformen, mens Vegdirektoratet er ansvarlig for at den gjennomføres på en koordinert og hensiktsmessig måte. Bompengereformen består av fem ulike tiltak som alle skal bidra til det samlede målet om mer penger tilbake til vei og økt brukervennlighet for trafikantene. Videre omtales hver av disse tiltakene og hvordan de skal gjennomføres i praksis. De fem tiltakene er:

- Overgang til fem regionale bompengeselskap
- Utskilling av utstederfunksjonen
- Ny rolle- og ansvarsdeling i sektoren
- Forenklet takst- og rabattstruktur
- Incentivordning med statlig finansiering (Tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene)

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
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Parallelt pågår det også et løp med utvikling av nye systemløsninger som skal overta for CS Norge. Dette arbeidet ledes av Statens vegvesen, men med aktiv deltagelse fra de regionale bompengeselskapene.

Overgang til fem regionale bompengeselskap

Beskrivelse: Stortingsmeldingen legger til grunn at det skal etableres tre til fem regionale bompengeselskaper eid av fylkeskommunene. I den påfølgende prosessen har Stortinget gitt tilslutning til at det skal etableres fem regionale bompengeselskaper:

Nord: Finnmark, Troms, Nordland

Midt: Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Møre og Romsdal

Sørvest: Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Aust-Agder, Vest-Agder

Øst: Telemark, Vestfold, Buskerud, Hedmark, Oppland, Akershus, Østfold

Fjellinjen: Oslo, Akershus

De regionale bompengeselskapene står fritt til å velge hvorvidt de skal organisere de underliggende bompengeprojektene som rene prosjekter under det regionale bompengeselskapet, eller om bompengeprojektene skal være egne aksjeselskap som eies av et regionalt morselskap. Det legges uansett til grunn at alle oppgaver skal utføres av det regionale selskapet, ikke de underliggende prosjektene/selskapene.

I brev fra Samferdselsdepartementet av 16. mars 2017 med Orientering om ny rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren, er forholdet til et fåtall selskap som velger å stå utenfor den nye organiseringen en stund fremover omtalt. Samferdselsdepartementet uttrykker at dette «vil ikke være styrende for den nye rolle- og ansvarsdelingen. Disse selskapene må ta konsekvensen av å stå utenfor og får dermed ikke uten videre ta del i den samme effektiviseringen av sektoren».

Status: Bompengeselskapene med de nye regionale selskapene er nå utarbeidet og vil signeres i løpet av de nærmeste månedene. De fem selskapene vil da være formelt etablert som regionale bompengeselskap. Alle nye bompengeprojekt blir forutsatt lagt inn under et regionalt bompengeprojekt. For eksisterende bompengeprojekt må de underliggende avtalene (finansieringsavtale og prosjektavtale) være på plass og ha overtatt for eksisterende bompengeselskaper for at det regionale selskapet skal kunne tre inn som juridisk eier av bompengeselskapet.

Konsekvenser for bompengeselskapene: Eierne i alle bompengeselskap må ta stilling til hvorvidt bompengeselskapet skal inngå i/overdras til et av de regionale bompengeselskapene. Dette er frivillig, men Vegdirektoratet anbefaler at alle bompengeselskaper tilsluttes et regionalt bompengeselskap. Stortinget har gitt sin tilslutning til at det er de fem regionale bompengeselskapene som skal stå for bompengerekrutteringen i fremtiden, og bompengeselskap som velger å stå utenfor den regionale organiseringen må ta konsekvensen av dette. Gevinster av stordriftsfordeler i regionen vil ikke tilfalle lokale, frittstående bompengeselskap. De regionale bompengeselskapene vil i fremtiden ikke kunne yte tjenester til lokale bompengeselskap

som har valgt å stå på utsiden av den regionale strukturen. Disse selskapene får heller ikke samme innflytelse over hele verdikjeden, slik som de regionale bompengeselskapene får gjennom overtakelse av oppgaver fra Statens vegvesen.

Utskilling av utstederfunksjonen

Beskrivelse: Stortingsmeldingen legger også til grunn at rollen som brikkeutsteder skal skilles ut fra bompengeselskapet. Formålet med dette er å legge til rette for en brukervennlig, effektiv og sikker betalingsløsning gjennom avtalen med en utsteder.

Dette betyr at utstedervirksomheten må skje i en organisatorisk enhet som ligger utenfor bompengeselskapet. Utstederen skal være økonomisk uavhengig av bompengeselskapet. Utstederens inntekter vil bestå av en sentralt fastsatt prosentsats av de transaksjonene utstederen håndterer på vegne av bompengeselskapene (utstedergodtgjørelse). I tillegg vil utstederen stå fritt til å utvikle andre inntektsområder. Utstederen vil imidlertid ikke kunne finansiere sin drift ved hjelp av bompengemidler (utover utstedergodtgjørelsen). Utstederen vil ikke være underlagt bompengedriften, og således heller ikke de restriksjonene som gjelder for bompengeselskaper (forbud mot utbytte, annen næringsvirksomhet mv.).

Overordnede krav til å drive utstedervirksomhet vil fastsettes i en egen forskrift, og detaljerte vilkår vil innarbeides i en standard utstederavtale som inngås mellom utstederne og bompengeselskapene.

Vegdirektoratet vil stå ansvarlig for å godkjenne utstedere for virksomhet i Norge, basert på krav til blant annet teknisk utstyr, relevant erfaring og økonomisk soliditet. Utstedere kan være dagens regionale bompengeselskaper som skiller ut sin utstederfunksjon, eller private selskaper som ønsker å drive utstedervirksomhet.

Status: Forskriften som regulerer utstedervirksomheten er planlagt sendt på høring høsten 2017, med ikrafttredelse tidligst i januar 2018. Når utstederforskriften trer i kraft kan nye selskaper godkjennes som utsteder. Bompengeselskaper som vil drive med utstedervirksomhet i overgangsperioden vil måtte følge nærmere fastsatte overgangsregler.

Det er kun for bompengeselskap i den regionale strukturen det vil være aktuelt med en midlertidig integrert utsteder.

Konsekvenser for bompengeselskapene: Bompengeselskaper som står utenfor de regionale bompengeselskapene vil i fremtiden ikke tilfredsstillende vilkårene for å drive utstedervirksomhet. Disse selskapene må derfor ta stilling til om de ønsker å overføre kundeforholdene til en annen utsteder/regionalt bompengeselskap, eller avslutte kundeforholdene. Eventuelle lokale rabattordninger må i så fall ivaretas gjennom at trafikantene tegner en lokal tilleggsavtale som er knyttet til en annen utsteders brikke.

For at bompengeselskapets avtalekunder ikke skal stå uten rabattordning eller gyldig brikke, er det viktig at bompengeselskap som velger å stå utenfor den regionale strukturen så snart

som mulig starter prosessen med avklaringer rundt fremtidig kundeforhold og avvikling av sin utstedervirksomhet.

Ny rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren

Beskrivelse: Stortingsmeldingen la til grunn at dagens ansvarsdeling i bompengesektoren skulle revurderes i lys av overgang fra dagens mange bompengeselskap med tidsavgrenset varighet til et fåtall, permanente bompengeselskaper. Bakteppet for dette var at Statens vegvesen tradisjonelt har ivaretatt mange av de operative oppgavene i bompengesektoren. I brev til fylkeskommunene og de regionale bompengeselskapene av 16. mars 2017 fastsetter Samferdselsdepartementet at de regionale selskapene så langt det lar seg gjøre skal overta de operative oppgavene. Dette gjelder på kort sikt ansvaret for vegkantutstyret med tilhørende systemer, utenlandsinnkreving, og på lengre sikt også sentrale og lokale IT-løsninger. De regionale bompengeselskapene oppfordres til å samarbeide om å finne gode løsninger innenfor rammene av bompengeavtalen, blant annet for å ta ut ev. stordriftsfordeler. Brikkene vil ivaretas av utsteder.

Statens vegvesens ansvar vil primært bli å ha en myndighetsrolle overfor bompengeselskaper og utstedere. Statens vegvesen vil også sørge for nødvendig samordning av sektoren gjennom å forvalte felles kravspesifikasjoner og sørge for samordning mellom aktørene gjennom AutoPASS Samordnet Betaling.

Samtidig er Statens vegvesen gjennom bompengeavtalene som er inngått med dagens bompengeselskap i utgangspunktet forpliktet til å stille innkrevingsutstyr til rådighet for bompengeselskapene. Dersom ikke avtalene reforhandles vil Statens vegvesen fortsatt ha dette ansvaret mot de selskapene som ikke inngår i regionale selskap. Dette skaper en situasjon der Statens vegvesen i en avgrenset periode vil kunne måtte beholde en viss kapasitet og kompetanse til å ivareta de operative oppgavene for selskapene som velger å stå utenfor de regionale selskapene, samtidig som store deler av arbeidsmengden flyttes til de regionale selskapene.

Status: Samferdselsdepartementet har fattet sin beslutning knyttet til rolle- og ansvarsdeling i sektoren. Statens vegvesen arbeider med å detaljere hvordan overføringen av oppgaver kan skje, i samarbeid med de regionale selskapene. Statens vegvesen vil gjøre en vurdering av hvordan egen organisasjon skal håndtere endrede arbeidsoppgaver.

Konsekvenser for bompengeselskapene: Bompengeselskaper som står utenfor de regionale bompengeselskapene vil sannsynligvis få økte kostnader i og med at det blir langt færre selskaper igjen å dele kostnadene med. Kostnader forbundet med innkrevingsutstyret (både Statens vegvesens arbeidsinnsats og eksterne tjenestekjøp) vil trolig bli noe lavere totalt sett, men vil ikke reduseres proporsjonalt med antall selskaper som er med og deler kostnadene. Det vil si at jo færre selskaper som står igjen utenfor den regionale strukturen og deler disse kostnadene, desto høyere vil kostnadene bli per selskap.

Forenklet takst- og rabattstruktur

Beskrivelse: Stortingsmeldingen legger også til grunn at takst- og rabattstrukturen i bompengesektoren skal gjennomgås for å gi lavere driftskostnader for bompengeselskapene og økt brukervennlighet. I den forbindelse har særlig forskuddsbaserte rabatter blitt identifisert som problematisk. Med forskuddsbaserte rabatter menes rabatter som gis under forutsetning av at brukeren har innbetalt et forskudd til bompengeselskapet. Det er vedtatt ny takst- og rabattstruktur som mellom annet innebærer at ingen nye prosjekt skal ha forskuddsbaserte rabatter. Statens vegvesen anbefaler at eksisterende prosjekt også avviker ordningen med forskuddsbaserte rabatter. Det er flere årsaker til å gå bort fra slike typer rabatter:

- Måten disse avtalene er innrettet på gir høy systemmessig kompleksitet, noe som øker kostnader og omfang på nødvendige systemløsninger. Dette blant annet fordi:
 - o rabatter utsteder skal gi er avhengig av et forskudd innbetalt til bompengeselskapet
 - o innretningen skaper stor etterspørsel etter tilleggsavtaler og rekke forretningsregler knyttet til dette
 - o en rekke utfordringer knyttet til avtaler som går tomme og derfor midlertidig må skifte status
- Videresalg av forskuddsbaserte rabatter øker i omfang og undergraver langt på vei formålet bak ordningen. Dette betyr at høye rabatter innrømmes til et langt større antall trafikanter enn det de faktiske forskuddene skulle tilsi.
- Forskuddsavtaler er mer administrativt krevende å håndtere i forhold til etterskuddsavtaler i en driftssituasjon.
- Ordningen gjør det krevende å gjennomføre et ryddig skille mellom bompengeselskap og utsteder i tråd med bompengereformens målsetning.
- I og med at bompengeselskaper som står utenfor de regionale selskapene ikke vil ha mulighet til å videreføre sin utstedervirksomhet – vil forskuddsavtaler måtte håndteres som tilleggsavtaler tilknyttet en annen utsteders brikke. Dette vil gjøre at brukerne vil måtte bli fakturert både fra sin utsteder og fra bompengeselskapet hvor tilleggsavtalen er tilknyttet. En slik utvikling er i strid med målet om økt brukervennlighet.

Status: Forskuddsbaserte rabatter har en rekke ulemper og vil ikke bli videreført for prosjekter tilknyttet de regionale bompengeselskapene. I de nye systemløsningene som er under utvikling, vil mulighet for forskuddsbaserte rabatter derfor ikke inngå som funksjonalitet. Prosjekt som viderefører forskuddsbaserte avtaler må dekke hele kostnaden ved å ivareta muligheten for forskuddsbaserte rabatter.

Forskuddsbaserte rabatter er en ordning som ikke vil eksistere i fremtiden. Passeringstak og timesregel kan benyttes for å skjerme lokale trafikanter. Prosjekt med forskuddsbaserte rabatter kan få en betydelig økt andel trafikanter med full rabatt gjennom ordninger som videreselger rabatter, ref. Abax-ordningen.

Konsekvenser for bompengeselskapene: Bompengeselskap som beslutter å videreføre forskuddsbaserte rabatter vil behøve en alternativ løsning for å håndtere dette når dagens CS Norge kontrakt utløper. Det er på nåværende tidspunkt ikke avklart hvordan dette skal løses og hva kostnaden knyttet til dette vil være. I tråd med prinsippet om at det ikke skal forekomme kryss-subsidiering mellom bompengeprojektene, vil kostnadene knyttet til denne løsningen i sin helhet måtte dekkes av de selskapene/prosjektene der ordningen med forskuddsbaserte rabatter videreføres. Dette vil trulig medføre økte driftskostnader når det blir færre å dele de faste og løpende systemkostnadene med.

Vegdirektoratet anbefaler derfor alle bompengeselskaper å erstatte forskuddsbaserte rabatter med etterskuddsavtaler. Vegdirektoratet ønsker å gå i dialog med selskapene om hvordan dette kan gjøres, og vil kunne vurdere alternative virkemiddel for å ta hensyn til lokale brukere i den gjenstående innkrevingsperioden for disse prosjektene.

Det må senest 1.9.2017 avklares hvor mange som vil sitte igjen med forskuddsbaserte rabatter og hvor lenge, slik at arbeidet med å håndtere dette eventuelt kan iverksettes.

Oppsummering

Bompengereformen vil få konsekvenser for de bompengeselskapene som velger å ikke inngå i et av de regionale selskapene. I forbindelse med avklaringene av roller og ansvar i bompengesektoren har Samferdselsdepartementet vært tydelige på at forholdet til et fåtall selskap som velger å stå utenfor den nye organiseringen en stund fremover «vil ikke være styrende for den nye rolle- og ansvarsdelingen. Disse selskapene må ta konsekvensen av å stå utenfor og får dermed ikke uten videre ta del i den samme effektiviseringen av sektoren». Noen av de viktigste konsekvensene ved å ikke gå inn i den regionale organiseringen og/eller videreføre forskuddsbaserte rabatter slik vi nå vurderer det er oppsummert under.

- Gevinster av stordriftsfordeler vil ikke tilfalle lokale, frittstående bompengeselskap. Og de regionale bompengeselskapene vil i fremtiden ikke kunne yte tjenester til lokale bompengeselskap som har valgt å stå på utsiden av den regionale strukturen.
- Innkrevingsutstyret for de som velger å stå utenfor de regionale bompengeselskapene, vil fortsatt ivaretas av Statens vegvesen, men kostnadene for dette vil øke fordi det er færre selskaper igjen til å dele kostnadene.
- Selskap utenfor den regionale strukturen kan ikke drive utstedervirksomhet i fremtiden, slik at kundeforholdene enten må overføres til et av de regionale bompengeselskapene eller avvikles.
- Forskuddsbaserte rabatter vil ikke være en funksjonalitet i den nye systemløsningen som anskaffes av Statens vegvesen og de regionale bompengeselskapene. Statens vegvesen vil om nødvendig sørge for en alternativ løsning, men kostnaden for dette vil i sin helhet måtte dekkes av bompengeselskapene/prosjektene som velger å

videreføre ordninger med forskuddsbaserte rabatter, noe som må forventes å gi øke driftskostnader.

- Mulighetene for videresalg av forskuddsbaserte rabatter kan i fremtiden gi en betydelig større andel passeringer med den høyeste rabatten og dermed reduserte inntekter i de aktuelle bompengeprojektene.
- Selskaper/prosjekt med forskuddsbaserte rabatter inviteres til å gå i dialog med Statens vegvesen for å finne andre løsninger som tar hensyn til lokale brukere, selv om forskuddsbaserte rabatter avvikles.

På bakgrunn av dette anbefaler Vegdirektoratet alle bompengeselskaper å:

- Tilslutte seg et av de fem regionale bompengeselskapene
- Starte prosessen med å avvikle utstedervirksomheten dersom de ikke ønsker å inngå i et regionalt bompengeselskap
- Gå i dialog med Statens vegvesen for å finne løsninger som gjør det mulig å gå bort fra forskuddsbaserte rabatter der dette er en problemstilling

Veg- og transportavdelingen
Med hilsen

Jane Bordal
Direktør

Åge K. Jensen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO