



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 bompenginnskrevning.

Vegdirektoratet har i vedlagte brev (vår ref. 16/70462-21) beskrevet konsekvenser for eventuelle bompengeprosjekt 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)

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: Bompengeavtalene 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 bompengeavtaler 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 bompengeinnkrevingen 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 bompengesavtalen, 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 tilfredsstille 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 utstaders 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 innkreivingsutstyr 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 innkreivingsutstyret (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