



## Notat

Dato: 10.05.2019  
Arkivsak: 2014/17239-17  
Saksbehandlar: mattorg

---

<b>Til:</b>	Utval for miljø og samferdsel Fylkesutvalet
<b>Frå:</b>	Fylkesrådmannen

---

### Status for gjennomføring av bompengereforma

#### Bakgrunn

Gjennom Stortinget si handsaming av Meld St. 25 (2014-2015) På rett vei – Reformar i veisektoren, vart m.a. grunnlaget for bompengereforma lagt. Fylkesrådmannen orienterer med dette om status for gjennomføring av reforma.

#### Oppretting av fem regionale bompengeselskap

Tidlegare var det ei rekkje bomselskap, eit for kvart bompengeprojekt. Med bompengereforma vart det oppretta 5 regionale bompengeselskap, for Agder og Vestlandet vart Ferde AS oppretta. Ferde er eigd av dei 5 fylkeskommunane med like eigardelar kvar.

Intensjonen var at færre selskap skal medverka til auka profesjonalitet i bompengesektoren. Det overordna målet for Ferde er å sørgja for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkreving og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest.

Alle dei regionale selskapa har inngått bompengeavtale med Samferdselsdepartementet, og har overteke alle dei eksisterande bompengeselskapa.

Departementet er i ferd med å etablere rutinar for oppfølging og tilsyn av regionale bompengeselskap, inkludert rapportering på viktige nøkkeldata (såkalla KPI'ar). Det er utarbeida 6 KPI'ar som Ferde og dei andre regionale bompengeselskapa blir målte på:

- Driftskostnad per passering
- Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt
- Realiseringsgrad på passeringar utan avtale
- Identifiseringsgrad
- Vekta gjennomsnittleg effektiv lånerente inklusive sikringskostnadar
- Avkasting på overskottslikviditeten frå bompengeinnkrevjinga

Formålet med desse nøkkeldataene er å vurdere om utviklinga i sektoren er i samsvar med formålet for bompengereforma og føresetnadane for bompengeinnkrevjinga. KPI'ane vert nytta for å vurdere graden av måloppnåing for det enkelte selskapet, men også for å samanlikna dei fem regionale bompengeselskapa

### Leggje til rette for utskild utstedar

Regjeringa har i statsråd 14. desember 2018 fastsett «Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)». Forskrifta gjeld frå 1.1.2019. Føremålet med forskrifta er å etablere eit nødvendig rammeverk for utskilte utstedarar. Det skal etablerast eit tydeleg skilje mellom bompeng einnkrevjing og utstedarverksemd. Utstedar skal ha eit avtaleforhold med brukaren (eigar av køyretøy), og stå ansvarleg ovanfor bompengeselskapet for å betale for brukaren sine bompasingar. Utstedar skal syte for at det blir etablert ei teknisk løysing for registrering av køyretøyet, t.d. ved utsteding av bombrikke.

Ferde AS har fått dispensasjon til å ha integrert utstedarverksemd i ein overgangsfase fram til 30. juni 2020, i høve til §37 i forskrifta.

Med bakgrunn i utstedarforskrifta og Vegdirektoratet sine føringar for operatørane si avhending av utstedarverksemda, har Ferde starta prosessen for utskiljing - mellom anna ved å utarbeida ei verdifastsetjing av utstedarverksemda.

Utsedarverksemda i bomregion sørvest kan avhendast via to alternative modellar:

1. Rein avhending av kundemassen, dvs. at Ferde sel kundane til eit utstedarselskap.
2. Ferde opprettar eit ferdig «rigga» selskap med organisasjon, kundemasse og infrastruktur som Ferde sel i marknaden.

Ferde har gjennom bompengavtalen ei plikt til å sørgja for selskapet sine interesser, både ved å oppnå høgast mogleg pris for utstedarverksemda og ved å etablere størst mogleg tryggleik for den framtidige kontantstraumen. Selskapet må også ta vare på interessene til dei tilsette som vert råka av salet. Utstedarselskapa si kundetilnærming vil også vera relevant i salsvurderinga. Det er ei målsetjing å sikra alt dette i prosessen vidare.

Førebels er det berre to selskap som har søkt om å bli utstedar, og eit av dei berre for større køyretøy. Det andre selskapet er Skyttel AS, som har dei same eigarane av Ferde, altså fylkeskommunane frå Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland og dei to Agder-fylka. Fylkeskommunane kan, om dei ønskjer det, utrusta Skyttel med kapital, slik at selskapet er i stand til å konkurrere om å kjøpa kundemasse/selskap frå dei regionale bompengeselskapa.

### Leggje til rette for meir optimal organisering

AutoPASS er det norske systemet for innkrevjing av bompengar. Statens vegvesen sin kontrakt med Q Free om bruk av CS Norge går ut i juli 2019, men Statens vegvesen kan utløysa opsjonar for forlenging. Ferde samarbeider no med Vegamot (Midt-Noreg) og Bompengeselskap Nord om å utvikla ei ny operatørløysing for bruk i dei tre bomregionane. Dei regionale bompengeselskapa sine operatørløysingar skal implementerast i årsskiftet 2019/2020. Ferde skal, i lag med dei andre regionale bompengeselskapa, etter kvart overta AutoPASS IP (som identifiserar og prisar passeringane) og AutoPASS HUB (meldingsteneste som sikrar interoperabilitet) frå Statens vegvesen, og vil då få ansvaret for heile AutoPASS verdikjeda

Ferde innfører vidare teknologisk løysingar for å betre prosessane i selskapet og for automatisering og sjølvbetjening.

Ansvaret for vegkantutstyret (bomstasjonane og infrastruktur knytt til dei) skal overførast frå Statens Vegvesen til Ferde. Etter kvart som selskapa er blitt overtatt av Ferde AS, er planen at service- og vedlikehaldskontraktane vert overførte til Ferde. Nye innkjøp og oppgraderingar framover skal utførast av Ferde.

### Leggje til rette for ny takst- og rabattstruktur

Gjennom handsaminga av Prop. 1 S Tillegg 2/ Innst. 13 S (2015-2016) har Stortinget slutta seg til forslag frå regjeringa om å innføre eit nytt takst- og rabattsystem for bompengeprojekt. I det nye systemet er det lagt opp til ei standardisering av rabattar og fjerning av lokale særordningar slik at brikkeavtalen gjeld likt for alle prosjekt i landet. Målet er ei forenkling av systemet, mellom anna i bakenforliggende IKT-system, slik at administrasjons- og innkrevjingskostnadene vert reduserte. For trafikantane har målet med ordninga vore at den er meir føreseieleg i form av at det held med ein brukaravtale for heile landet.

For klasse 1 (køyretøy under 3,5 tonn) blir det gitt 20 % rabatt ved bruk av brikke. Nullutsleppskøyretøy kan betale inntil 50 % av takst om lokale og regional styresmakter vedtek det. For klasse 2 (køyretøy over 3,5 tonn) er det ikkje rabatt for brikke, då bruk av brikke er obligatorisk..

Med nytt takstsystem er det også innført etterskotsfakturering av bompengar.

Nye takstretninglinjer tilseier at takstane skal justerast fortløpande dersom gjennomsnittleg takst avviker frå det som er målet. Det tilseier hyppigare takstjusteringar, og at takstane vert reduserte om inntekta overstiger det som er sett som mål. Alle prosjekta i Hordaland har lagt om til nytt takst- og rabattsystem.

### **Incentiv/statlege bidrag**

Det er etablert ei tilskotsordning for reduserte bompengetakstar utanfor byområda. Ordninga gjeld berre for riksveg. Det er krav om at prosjektet legg om til ny takst- og rabattstruktur og at prosjektet inngår i eit regionalt bompengeselskap og at lånegarantistane har godkjent at gjennomsnittstaksten blir redusert med minimum 10 prosent. I Hordaland er prosjekta Vossapakko, Hardangerbrua, E134 Stordalstunnelen og E39 Svegatjørn – Rådal omfatta av ordninga. Regjeringa har signalisert at dei vil redusere bompengebelastinga, og i Revidert Nasjonalbudsjett er det føreslått å avvikle gjelda til Fv 544 Halsnøysambandet som eit av 3 prosjekt i landet.

### **Fylkesrådmannen sine kommentarar**

Gjennomføring av bompengereforma slik den vart vedteke Meld St. 25 (2014-2015) «På rett vei – Reformar i veisektoren», er langt på veg gjennomført. Regionale bompengeselskap er etablerte, og Ferde er godt i gang med å gjennomføre endringane. Reforma er omfattande, men har etter fylkesrådmannen si vurdering ført til ein meir enheitleg og effektiv organisering.

Samstundes har reforma gitt ein del utfordringar. T.d. har endringar i takst- og rabattstrukturen fått utføresette konsekvensar, som at taksten til noen prosjekt som Hardangerbrua og Vossepakken auka betydeleg for tyngre køyretøy. No kan taksten her truleg justerast, og fylkesrådmannen vil kome attende med sak om nye takstar på desse to prosjekta.

Utskiljing av utstedarfunksjonen gjenstår. Fylkesrådmannen vil kome attende til dette. Vidare er det ein del endringar knytt til overføring av vegkantutstyr til Ferde, samt innføring av datasystem som er under innføring.

Utanom dette har Ferde ønska ei endring av måten prosjekta vert finansierte på. Det gjeld eit forbod mot kryssubsidiering, dvs at ein overfører inntekter frå eit prosjekt til å finansiere eit anna prosjekt. Signal og føringar frå Samferdselsdepartementet gjer at ein med omsyn til dette forbodet må finansiere det enkelte prosjekt kvar for seg, framfor at Ferde finansierer alle prosjekta samla og deretter låner ut til dei ulike enkeltprosjekta. Ein slik internbank/treasury organisering vil gjere at Ferde vert ein stor låntakar i marknaden og kan setje saman ei finansieringsportefølje som er meir hensiktsmessig i høve til risiko og rentevilkår enn ein nødvendigvis vil vere i stand til i kvart enkelt prosjekt. Ved ei internbank organisering vil alle prosjekta i regionen få den same rentekostnaden og lik avkastning på overskotslikviditet. Ferde meiner dette gir mening, då alle prosjekt har fylkeskommunal sjølvskuldninggaranti og slik sett lik risiko. For at ei internbank organisering skal vere gjennomførbar vil ein måtte etablere eit rammeverk der ein samlar alle garantiar i ein garanti «pool» og at låneopptaket for det enkelte prosjekt reflekterer del av kva garanti som

er nytta. Ferde er av den oppfatning at ein ved å nytte internbank organisering vil oppnå reduserte finansieringskostander og betydeleg redusert risiko og sårbarheit for uro i finansmarknadene.

Fylkesrådmannen er samd med Ferde i at forbodet mot felles finansiering av fleire prosjekt er uheldig, og bidreg til auka lånekostnader. Prinsippet om kryssubsidiering er viktig, men det bør vere fullt mogleg å ivarta dette omsynet sjølv med felles låneopptak.