



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

15/1230-

29.10.2015

## **Bompengereformen - Nærmere om rammebetingelser for regionale bompengeselskap**

Vi viser til brev av 8. september 2015 fra Samferdselsdepartementet til fylkeskommunene om bompengereformen og geografisk inndeling av fem regionale bompengeselskap. Som varslet følger her Samferdselsdepartementets føringer og rammebetingelser for de framtidige bompengeselskapene. Nedenfor redegjøres det nærmere for de ulike premissene for organiseringen av de nye selskapene, som vil være en del av dialogen mellom staten og fylkeskommunene som eiere av de nye selskapene og vil danne grunnlag for møter på administrativt nivå for å diskutere dette videre.

### **1. Nærmere om organisering av bompengedevirksomheten i de nye selskapene**

#### **1.1. Organisasjonsmodeller**

Det vil være opp til de respektive eierne av de regionale bompengeselskapene (fylkeskommunene) å organisere de regionale selskapene i henhold til konsern- eller prosjektmodellen, så lenge organiseringen er innenfor rammene for bompengefinansiering og formålet med omorganiseringen. Se vedlegg 1 for nærmere omtale av de to alternative organisasjonsmodellene. Det kan også tenkes kombinasjoner av disse to.

Uavhengig av valg av organisasjonsmodell legger Samferdselsdepartementet til grunn at ulike støttefunksjoner skal ivaretas av de regionale selskapene. Slike støttefunksjoner omfatter bl. a. finansforvaltning, regnskapsføring, personalforvaltning, samt evt. driften av bomstasjonene. Denne tilnærmingen gir stordriftsfordeler og normalt en effektivitetsgevinst.

Samferdselsdepartementet legger på den bakgrunn til grunn at dersom bompengeprojekt organiseres som datterselskaper i en konsernmodell, skal datterselskapene ikke ha operative funksjoner. Disse skal utføres samlet for hele konsernet av morselskapet eller eget driftsselskap. Det legges vekt på at det skal være åpenhet rundt administrative kostnader i

---

Postadresse

Kontoradresse

Telefon\*

Saksbehandler

postmottak@sd.dep.no

<http://www.sd.dep.no/>

22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Tone Førland  
Hardeland  
22 24 83 41

selskapene, inkl. ev. datterselskap, slik at selskapene kan benchmarkes mot hverandre.

## 1.2. Premisser for organiseringen

Samferdselsdepartementet legger til grunn at:

- Det skal ikke forekomme krysssubsidiert mellom de enkelte bompengeprojektene.
- I tråd med etablert praksis skal de regionale bompengeselskapene være non-profit selskaper. Bakgrunnen for dette er at bompenger kun skal benyttes til formålet, jf veglova § 27 og andre vedtatte prinsipper knyttet til bompengefinansiering<sup>1</sup>.

Som en konsekvens av de grunnleggende forutsetningene omtalt innledningsvis, legger Samferdselsdepartementet også til grunn at det regionale bompengeselskapet *ikke skal drive noen form for forretningsvirksomhet som ikke er direkte knyttet til bompengeinnkrevningen*. Dette prinsippet gjelder også for eventuelle datterselskap til selskapet.

Som påpekt i pkt. 1.1. legger departementet til grunn at driftsoppgaver mv. blir ivaretatt av de regionale selskapene, og at ev. datterselskap for hvert enkelt bompengeprojekt ikke har operative funksjoner. Det kan tenkes ulike modeller for å organisere driften av bompengennekningen. Det enkelte bompengeselskapet må selv avgjøre om de vil utføre drift i egenregi eller basere seg på kjøp i markedet. Det vil også være opp til det enkelte selskap hvordan de vil organisere eventuell drift i egenregi. Dette kan være i det regionale bompengeselskapet selv, eller i særskilt driftsselskap som utfører tjenester for hele selskapet.

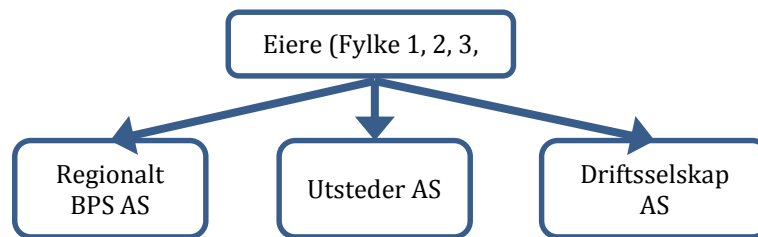
På denne bakgrunn forventer Samferdselsdepartementet at organiseringen av bompengeneffektiviteten i regionene skjer etter følgende premisser.

- I. Dersom eierne av det regionale bompengeselskapet ønsker å levere driftstjenester eller rådgivningstjenester til andre regionale bompengeselskap, eller for øvrig drive eksternt rettet forretningsvirksomhet, må denne virksomheten drives av et driftsselskap som skilles ut og er organisert utenfor det regionale bompengeselskapet. Dette betyr at driftsselskap i slike tilfeller ikke kan organiseres som et datterselskap til det regionale bompengeselskapet. Driftsselskapet kan heller ikke være organisert innenfor samme konsern som det regionale bompengeselskapet, så som ved at det regionale bompengeselskapet og driftsselskapet eies av samme morselskap («holdingselskap»).
- II. Når utstederrollen skal skilles ut, må dette også skje ved opprettelse av egen juridisk enhet ( eget AS) som ikke eies av det regionale bompengeselskapet. Et utskilt utstederselskap skal således være organisert utenfor det regionale bompengeselskapet. Utstederselskapet kan heller ikke være organisert innen samme konsern som det regionale bompengeselskapet, så som ved at det regionale bompengeselskapet og utstederselskapet eies av samme morselskap («holdingselskap»). Se nærmere omtale av utstederrollen i pkt. 4 under.

En slik organisering av bompengeneffektiviteten i en region er illustrert i figur 1 under.

---

<sup>1</sup> Veglova § 27: "... Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk. ..."



**Figur 1** Regional organisering av bompengevirksomheten ved ekstern forretningsvirksomhet

Fylkeskommunene vil da stå som direkte eiere i de tre selskapene i regionen. Som tidligere nevnt, kan det regionale bompengeselskapet («Regionalt BPS AS») være organisert etter prosjektmodellen eller konsernmodellen (med datterselskap for hvert bompengeprojekt), se nærmere omtale i vedlegget.

## 2. Nærmere om de regionale bompengeselskapenes rolle

Samferdselsdepartementet legger til grunn at de regionale bompengeselskapene er kontaktpunkt mot staten i oppfølgingen av bompengeinnkrevningen. Det må derfor inngås nye avtaler mellom staten og det regionale bompengeselskapet for å ivareta statens overordnede ansvar for bompengeinnkreving, jf. at bompengeinnkreving etter veglova § 27 krever Stortingets samtykke. Inntil nye avtaler er inngått, vil dagens bompengeselskap måtte forholde seg til eksisterende avtaler med Statens vegvesen.

Bompengereformen legger til grunn til en rendyrking av rollene i sektoren. Dette gjelder også rollen som bompengeselskap/operatør. De regionale bompengeselskapene har rollen som operatør, og skal stå for innkreving og finansiering for bompengeprojekt som er vedtatt av Stortinget. I en konsernmodell skjer dette på vegne av de underordnede bompengeselskapene. Det vil derfor ikke være rom for å drive påvirkningsarbeid for nye prosjekter gjennom regionale bompengeselskap. En slik pådriverrolle må ivaretas på annen måte.

Fylkeskommunenes kostnader knyttet til etablering av bompengeselskap kan ikke dekkes av bompenger.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at i fremtiden skal bompengeprojekter kunne legges til valgfritt regionalt selskap.

## 3. Nærmere om utskilling av utstederrollen

En sentral del av bompengereformen og omorganiseringen av bompengesektoren er at rollen som utsteder skal skilles fra rollen som operatør/bompengeselskap, jf. omtalen i Prop. 1 S (2014–2015). Se også Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei, Reformen i veisektoren*, der dette utdypes nærmere. Med utskilling av rollen menes at utstederfunksjonen legges til en egen juridisk enhet ( eget AS). Hvorvidt utstederfunksjonen overføres til det regionale bompengeselskapet eller legges til et eget utstederselskap på kort sikt / når eksisterende bompengeprojekt overføres til de nye regionale bompengeselskapene, overlates til eierne å avgjøre. I et litt lengre perspektiv – tentativt innen 1.1.2017 – legger Samferdselsdepartementet til grunn at utstederfunksjonen ivaretas av egne utstederselskaper som er uavhengig av regionalt bompengeselskap, jf. nærmere nedenfor.

Det legges til grunn fortsatt samvirkningsevne (interoperabilitet) i bompengeneinnkrevingen og utstedere må også i fremtiden oppfylle de krav som stilles av Statens vegvesen. Dette innbefatter også krav til informasjonssikkerhet og håndtering av personopplysninger.

Samferdselsdepartementet arbeider med sikte på en vurdering av de ulike rollene som må ivaretas innenfor bompengeneinnkrevingen i ny struktur. I avgrensningen mellom ansvarsområdet for de regionale bompengeselskapene (operatør) og en utskilt utsteder, må det vurderes om utsteder også kan ivareta innkreving fra kunder uten avtaler og eventuelt fra kunder med tilleggsavtale. I den sammenheng viser vi til vedlagte rapport fra Eriksrød Consulting e.U. "Organisasjonsstruktur innen en region" fra september 2015. Vi oversender rapporten til fylkeskommunene som eiere av de nye regionale bompengeselskap t.o. og for ev. synspunkter. Til orientering har Eriksrød Consulting presentert innholdet i rapporten på Vegdirektoratets årlige informasjonsmøte med bompengeselskapene 28.10.2015.

Som påpekt i pkt. 2 over, mener departementet at egne regionale utstederselskap må organiseres utenfor det regionale bompengeselskapet. Fylkeskommunen kan eie utstederselskapet, men ikke gjennom det regionale bompengeselskapet og heller ikke gjennom et holdingselskap som også eier det regionale bompengeselskapet. Utstederselskapet kan heller ikke organiseres som et datterselskap til de enkelte bompengeselskapene. Bakgrunnen for denne vurderingen er knyttet til rendyrking av bompengeneinnkrevingen og forholdet til operatørrollen.

Kravet til uavhengig organisering av utstederselskapet vil gi utstederselskapene en slik økonomisk og organisatorisk uavhengig rolle overfor de regionale bompengeselskapene som er et hovedmål med bompengereformen. Dette gjelder uavhengig av om utstederselskapets virksomhet er begrenset til innkreving av bompengene eller om det også yter andre tjenester. Et regionalt bompengeselskap er som tidligere omtalt, et selskap som ikke skal drive kommersiell virksomhet med sikte på avkastning («non-profit»).

Hovedformålet til det regionale bompengeselskapet er knyttet til den samfunnsmessige oppgaven med å kreve inn bompenger til de aktuelle prosjektene. Departementet ser det som sentralt at det ikke åpnes for en organisasjonsstruktur som kan medføre risiko for at bompengeneinntekter gjennom konserninterne overføringer brukes til å fremme kommersiell virksomhet eller andre formål som er fremmed for bompengeneordningen. På denne bakgrunn skal ikke et regionalt bompengeselskap kunne eie et utstederselskap eller drive andre selskaper som driver utadrettet kommersiell virksomhet.

I regioner med få kunder er det usikkert hvorvidt et utstederselskap kan operere med kostnader som er tilstrekkelig lave. På denne bakgrunn oppfordrer Samferdselsdepartementet fylkeskommunene til å vurdere interregionalt samarbeid om utstederfunksjonen. Et alternativ kan også være at fylkeskommunene velger å stå helt utenfor utstederrollen ved ikke å eie eller være deleier i utstederselskap.

#### **4. Tilbakemelding fra fylkeskommunene**

Som innspill i det videre arbeidet ønsker Samferdselsdepartementet tilbakemelding knyttet til følgende spørsmål:

## Bompengeselskap

- i. Hvordan tenker fylkeskommunene i hver region å etablere det regionale bompengeselskapet – som et nytt selskap, eller basert på et eksisterende bompengeselskap innenfor regionen?
- ii. Hvilke av sine eksisterende prosjekter ønsker fylkeskommunene å legge til de nye selskapene? Hvilke prosjekt er det ønskelig å ikke endre organisering av, og hva er evt. begrunnelsen. Hvordan ser fylkeskommunene for seg at nye aktuelle og kommende prosjekter skal organiseres?
- iii. Vi ser at det kan være behov for at fylkeskommunene må vurdere problemstillinger knyttet til kontraktsmessige forhold for eksisterende bompengeprojekt/selskap ved overgang til ny organisering. Dette gjelder blant annet om det er vilkår i inngåtte avtaler om innlån, samt vilkår i for eksempel driftskontrakter, som må vurderes i denne sammenheng. Har fylkeskommunene gjort vurderinger av om denne typen problemstillinger er aktuelle og eventuelt hvordan vil de bli håndtert? Når det gjelder avtalene med Statens vegvesen, må det som nevnt inngås ny bompengeavtale mellom de regionale bompengeselskapene og staten v/ Statens vegvesen.

## Utsteder

- iv. Samferdselsdepartementet ber om tilbakemelding fra eierne av de respektive regionale bompengeselskapene om de p.t. også ønsker å være ansvarlig for en egen, utskilt utstederfunksjon.
- v. Er det fra fylkeskommunenes side ønskelig med en nasjonal utsteder som ivaretar utstedelse av betalingsbrikken og håndtering av avtalekunder?

## **5. Fem møter på administrativt nivå (Samferdselsdepartementet/fylkeskommunene som respektive eiere)**

Det er flere komplekse problemstillinger som tas opp i dette brevet og som må vurderes i det videre arbeidet. For å tilrettelegge for en dialog om dette vil Samferdselsdepartementet invitere de respektive eierne av de fem regionale bompengeselskapene til hvert sitt møte på administrativt nivå for å diskutere rammebetingelsene for de nye regionale selskapene.

Samferdselsdepartementet vil be om skriftlig tilbakemelding på spørsmålene som stilles i brevet etter at møtene er gjennomført.

Samferdselsdepartementet vil på møtene ha med seg sine konsulenter i arbeidet som vil kunne bistå på de nevnte problemstillingene, blant annet i rent selskapsrettslige spørsmål.

Når vi har mottatt kontaktinformasjon fra alle eierne av hvert av de fem regionale selskapene, vil departementet ta kontakt for å avtale tidspunkt for møtene.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at etablering av de nye selskapene vil skje så raskt de aktuelle fylkeskommunene har gjort den nødvendige tilretteleggingen på denne bakgrunn. Det er Samferdselsdepartementets siktemål at etableringen skjer så raskt som mulig.

Med hilsen

Ola Brattegard (e.f.)  
avdelingsdirektør

Tone Førland Hardeland  
underdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

Vedlegg: 2

Kopi til:

Vegdirektoratet

Finansdepartementet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Nærings- og fiskeridepartementet

Statsministerens kontor

KS

Norvegfinans

### Adresseliste

Akershus fylkeskommune	Sentraladministrasjonen	0107	OSLO
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	STAVANGER
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2350 Sluppen	7004	TRONDHEIM
Telemark fylkeskommune	Fylkeshuset	3706	SKIEN
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Askedalen 2	6863	LEIKANGER
Vestfold fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Vest-Agder fylkeskommune	Serviceboks 517	4605	KRISTIANSAND S
Aust-Agder fylkeskommune	Pb 788 Stoa	4809	ARENDAL
Finnmark fylkeskommune	Henry Karlsens plass 1	9815	VADSØ
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Hedmark fylkeskommune	Postboks 4404 Bedriftssenteret	2325	HAMAR
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Seilmakergata 2	7735	STEINKJER
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	BODØ
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel	Rådhuset	0037	OSLO
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE

Rapport:

## Organisasjonsstruktur innen en region

En beskrivelse av rollene som innehas av en regional bompenggeorganisasjon og samspillet mellom rollene.

v. 1.0



## Versjonskontroll

Dato	Versjon	Person	Kommentar
28.09.2015	1.0	T. Eriksrød	Første versjon til distribusjon

## Innhold

1. Innledning .....	3
1.1. Definisjoner .....	3
1.2. Forkortelser .....	4
2. Prosessmodell for en region .....	4
2.1. Ansvarsområdene .....	4
2.2. Avtalekunder .....	5
2.2.1. Operative grensesnitt for avtalekunder .....	5
2.2.2. Avtalekunder – Kjerneprosess .....	5
2.2.3. Avtalekunder: Prosess hos operatør .....	6
2.2.4. Avtalekunder: Prosess hos utsteder .....	6
2.2.5. Avtalekunder: Kommersiell prosess mellom regionalt BPS og utsteder .....	7
2.3. Brukere uten avtale .....	10
2.3.1. Nåværende løsning .....	10
2.3.2. Framtidig løsning .....	11
2.3.3. Analyse fakturaantall .....	13
2.4. Operative grensesnitt mot VD .....	14
3. «Nasjonale» tjenester .....	15
3.1. Generelt om nasjonale tjenester .....	15
3.2. Obligatoriske brikker .....	15
3.2.1. Nåværende løsning for obligatoriske brikker .....	15
3.2.2. Framtidig løsning for obligatoriske brikker .....	15
3.3. Turistportalen .....	16
3.4. Brikker for alle .....	17
3.5. Forhåndsbetalte passeringer .....	17
4. Utstedermarkedet .....	18
4.1. Utstedermarkedet anno 2015 .....	18
4.2. Framtidig utvikling .....	18
4.3. Utstederens tjenester .....	18
4.4. Utstedergodtgjørelse .....	19
5. Konklusjoner og veien videre .....	20

## 1. Innledning

Som en del av Bompengereformen i Norge skal det opprettes 3-5 regionale bompengeselskap, jfr. Stortingsmelding nr. 25 (2014-2015). I brev fra Samferdselsdepartementet til fylkeskommunene datert 08.09.2015 ble 5 regioner definert. Denne rapporten beskriver samspillet mellom rollene operatør, utsteder og det regionale bompengeselskapet, hvor sistnevnte vil fungere som en «paraplyorganisasjon» innenfor en region.

Rapporten er ment å kunne benyttes som et diskusjonsgrunnlag for å fastlegge/definere grensesnittet mellom en offentlig regional utsteder og en operatør. Videre kan rapporten brukes som et grunnlag for å ta beslutninger om veien videre med Bompengereformen. En målsetting med rapporten er å bidra til å definere hvilke oppgaver en utsteder skal ivareta i bompengereformen i Norge

Oppgavene til en rendyrket utsteder er i Rollemodellen begrenset til å betjene utstederens avtalekunder. I det norske bompengesystemet har operatør- og utstederrollen hittil i stor grad vært sammenblandet. Derfor fokuseres det i denne rapporten spesielt på å beskrive grensesnittene mellom en operatør og en utsteder, og det stilles spørsmål om en utsteder i det norske systemet bør utføre oppgaver utover de oppgavene en utsteder har i andre land..

Rapporten er laget i samarbeid med Vegdirektoratet. Vegdirektoratet har bidratt med informasjon, kommet med innspill gjennom diskusjoner og verifisert fakta. Det har ikke vært en formell godkjenning av rapporten fra Vegdirektoratets side og derfor er synspunkter som fremmes i rapporten kun synspunkter fra forfatteren.

### 1.1. Definisjoner

Blacklist	Liste fra utsteder med brikker som er utstedt, men er sperret p.g.a. tyveri eller andre forhold. Sendes til operatør som ikke skal akseptere de sperrede brikkerne.
Bompengeselskap	Organisasjon som er berettiget - og har eneretten - til å innkreve brukeravgifter (bompenger) fra brukerne av en avgrenset infrastruktur (tunnel, bro, vei, veinett, mv.).
Brikke	Elektronisk enhet som monteres i et kjøretøy for automatisk å registrere når kjøretøyet passerer en bomstasjon. Brikker kalles også on-board-units (OBU).
Operatør	Den operative rollen til et Bompengeselskap.
Rollemodellen	En modell for ansvarsfordeling mellom aktørene i bompengesektoren, slik den ble definert i de europeiske CESARE-prosjektene. Denne modellen er gjenspeilet i tekniske standarder fra CEN og EETS-lovverket på europeisk og nasjonalt nivå.
Utsteder	Organisasjon som utsteder kontrakter (avtaler) og brikker til brukerne av infrastruktur, for således å muliggjøre en elektronisk innkreving av brukeravgiftene.
Whitelist	Liste fra utsteder med informasjon om gyldige avtaler og tilhørende kjøretøy (kjennetegn). Sendes til operatør som kan bruke den for tilordning av bildepasseringer til avtale.

## 1.2. Forkortelser

ASB	AutoPASS Samordnet Betaling
BPS	Bompengeselskap
EETS	European Electronic Toll Service
EPC	Euro Parking Collection plc (britisk firma)
VD	Vegdirektoratet

## 2. Prosessmodell for en region

### 2.1. Ansvarsområdene

Når det opprettes et regionalt bompengeselskap er det tre ansvarsområder som den regionale bompengorganisasjonen må ivareta. Ansvarsområdene er knyttet til de operative rollene (operatør og utsteder) og til de overordnede oppgavene inklusive støttefunksjoner. Ut ifra Rollemodellen er de overordnede oppgavene en del av operatørrollen sammen med operatørens operative oppgaver.

Overordnede oppgaver (inkl. støttefunksjoner)	Operatøroppgaver (operativt)	Utstederoppgaver (operativt)
Ivareta innkrevingsretten Finansiering av vegprosjekt <ul style="list-style-type: none"> <li>- Låneopptak</li> <li>- Lånegarantier</li> <li>- Betjening av lån</li> </ul> Støttefunksjoner <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planlegging og budsjettering</li> <li>- Regnskap</li> <li>- Personal</li> <li>- Administrasjon</li> <li>- Ledelse</li> </ul>	Vedlikeholde vegkantutstyr Drive bomstasjonene <ul style="list-style-type: none"> <li>- Registrere passeringer (brikke- og bildepasseringer)</li> </ul> Overvåke bomstasjonene og vegkantutstyret Behandle bildepasseringer <ul style="list-style-type: none"> <li>- Registrere passeringer på avtale</li> <li>- Behandle passeringer uten avtale (fastlegge kjøretøyklasse)</li> </ul> Beregne pris for passeringer Innkreving og kundeservice <ul style="list-style-type: none"> <li>- For brukere uten avtale (Note 1)</li> <li>- For lokale passeringer fra avtalebrukere med lokal tilleggsavtale (Note 2)</li> </ul>	Inngå avtaler med brukerne <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utstede brikker til brukerne</li> <li>- Endre kunde- og avtaledata</li> <li>- Sperre misligholdte avtaler</li> </ul> Kreve inn betaling fra brukerne <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utstede faktura</li> <li>- Betalingsavvikling</li> <li>- Purring og inkasso</li> </ul> Yte kundeservice <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informasjon til brukerne</li> <li>- Klagebehandling</li> <li>- Korrigering av feil</li> <li>- Feilbehandling</li> </ul>

Tabell: Ansvarsområder

Note 1) Innkreving fra brukere uten avtale og ansvaret for dette beskrives i kapittel 2.3.

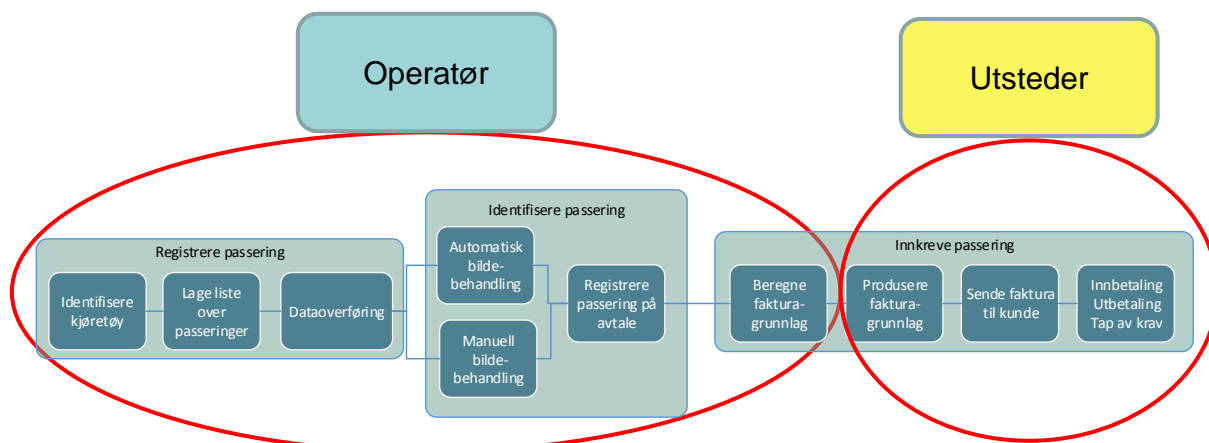
Note 2) Dette er en særskilt prosess i det norske bompengesystemet basert på tilleggsavtaler direkte mellom brukeren og et lokalt BPS med forskuddsbetaling for å oppnå høye rabatter. Se også kapittel 3.5.

Prosessene må til dels betraktes separat for avtalekunder og andre brukere. Passeringer for avtalekunder identifiseres nesten alltid gjennom brikken, hvilket forenkler den videre prosessen.

## 2.2. Avtalekunder

### 2.2.1. Operative grensesnitt for avtalekunder

Det operative grensesnittet mellom operatørrollen og utstederrollen er vesentlig å fastlegge for å få en klar ansvarsfordeling mellom de to rollene.



Figur: Illustrasjon av ansvarsfordelingen for avtalekunder mellom operatør og utsteder

Kilde: Fjellinjen, presentasjon juni 2015

Fjellinjen har gitt en illustrasjon av ansvarsfordelingen for avtalekunder mellom operatør og utsteder. Operatøren har ansvaret for å registrere passeringer, identifisere passeringer (bildebehandling og registrere på avtale) samt beregne fakturagrunnlag med pris og rabatt som første skritt mot å innkreve passeringer. Utstederen har ansvaret for å innkreve passeringer, hvilket inkluderer alt fra produksjon av fakturagrunnlag til innbetaling, utbetaling og håndtering av tap på krav.

### 2.2.2. Avtalekunder – Kjerneprosess

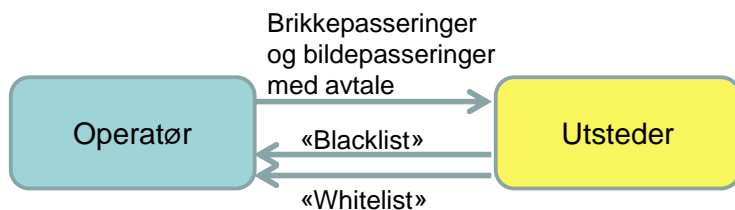
Prosessene for behandling av avtalekunder er beskrevet nedenfor. Det er lagt vekt på skillet mellom operatør- og utstederrollen. Beskrivelsen viser et regulært forløp, men i praksis er det en rekke unntak, avvik og feilsituasjoner som må behandles, både hos operatør og utsteder. Dette endrer likevel ikke på den grunnleggende arbeidsdelingen mellom de to rollene.

Proessen beskrives her for etterskuddsbetaling. Forhåndsbetaling omtales separat i kapittel 3.5.

I de operative prosessene utveksles følgende data mellom operatør og utsteder:

- Brikkepasseringer og bildepasseringer med avtale sendes til utsteder inklusiv informasjon om pris for passeringen
- Blacklist sendes til operatør med informasjon om brikker som ikke skal aksepteres (pga. mislighold eller andre forhold)
- Whitelist sendes til operatør med informasjon om gyldige avtaler og tilhørende kjøretøy (kjennetegn)

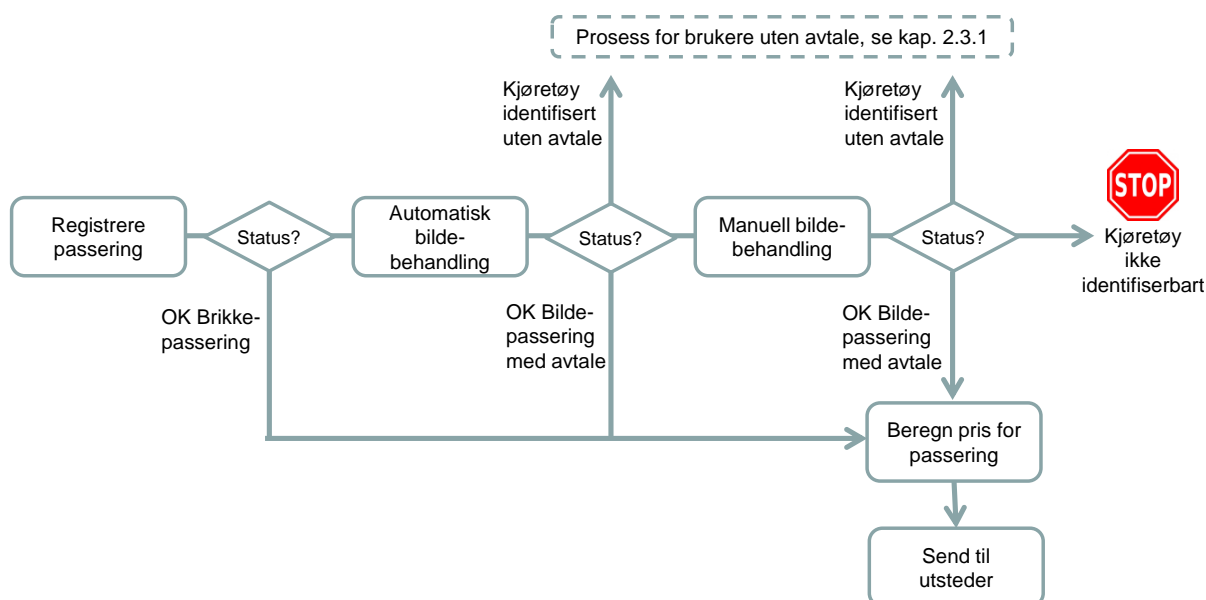
Denne datautvekslingen er i bruk per i dag i EasyGo-samarbeidet. Mellom de norske BPS er Blacklists ikke i bruk, i stedet sperres en brikke ved å fjerne avtalen fra Whitelist. I utgangspunktet beholdes innholdet i datautvekslingen uforandret etter omorganiseringen til regionale selskaper, men behov for eventuelle tilpasninger må vurderes separat.



Figur: Datautveksling mellom operatør og utsteder

### 2.2.3. Avtalekunder: Prosess hos operatør

Operatørprosessen for behandling av passeringer i bomstasjonene har fokus på identifikasjon av kjøretøyene, tilordning av passeringer til avtaler og beregning av pris. Hvis status for passeringen etter en delprosess er at kjøretøyet ennå ikke er identifisert, så fortsetter prosessen med neste arbeidsskritt for å identifisere kjøretøyet.



Figur: Operatørprosess for avtalekunder

Brikkepasseringer og bildepasseringer med avtale sendes daglig til utsteder. For brikkepasseringer skal det normalt ikke oppstå forsinkelser, dvs. at passeringer fra en dag er tilgjengelig for utsteder neste morgen. Også bildepasseringer som automatisk tilordnes en avtale bør være hos utsteder neste morgen. Bildepasseringer som tilordnes manuelt vil overføres senere når den manuelle bildebehandlingen ikke holder tritt med mengden av nye bilder som venter på behandling.

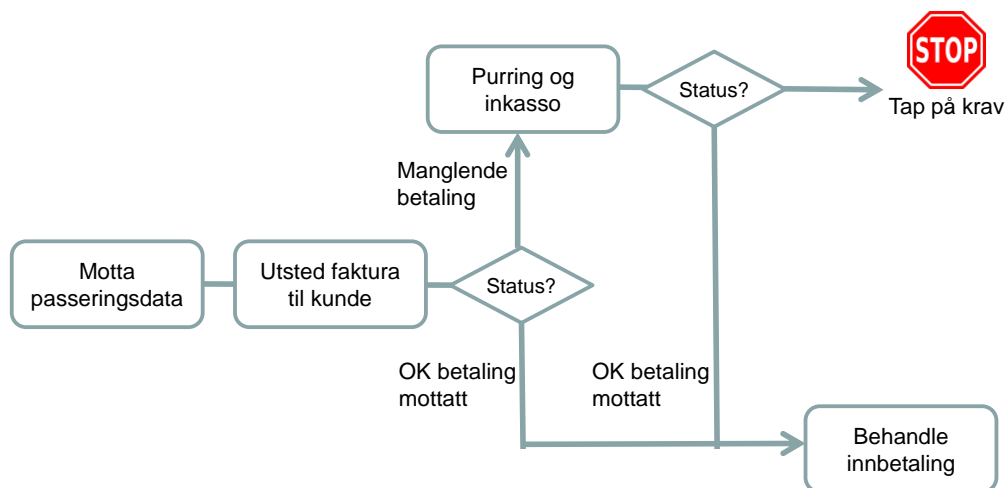
### 2.2.4. Avtalekunder: Prosess hos utsteder

Prosessene for administrasjon av kundeavtalene (inngå / endre / sperre / avslutte avtaler) er helt og holdent utstederens ansvar og er derfor ikke beskrevet her. Utstederen sender Whitelists til operatørene med gyldige avtaler, slik at operatøren kan kategorisere passeringene korrekt etter tungt og lett kjøretøy. Whitelists brukes også som grunnlag for tilordning av bildepasseringer til avtaler.

Tilsvarende er også alle kundeservice-prosesser for avtalekundene utstederens ansvar. Det inkluderer bl.a. informasjon til kundene og reklamasjonsbehandling. Reklamasjoner kan føre til rettelser hvor også operatøren involveres, f.eks. etter feil i bildebehandlingen. For å oppnå en effektiv

kundebehandling bør utstederen ha fullmakt fra operatøren til å ta avgjørelser innenfor klar definerte rammer. Målsettingen bør være at flest mulig henvendelser kan løses av utstederen uten at operatøren må kontaktes.

Den overordnede prosessen hos utstederen for innkrevingen av bompenger bygger på passeringsinformasjonen og prisene fra operatøren.



Figur: Utstederprosess for avtalekunder

## 2.2.5. Avtalekunder: Kommersiell prosess mellom regionalt BPS og utsteder

### Oversikt

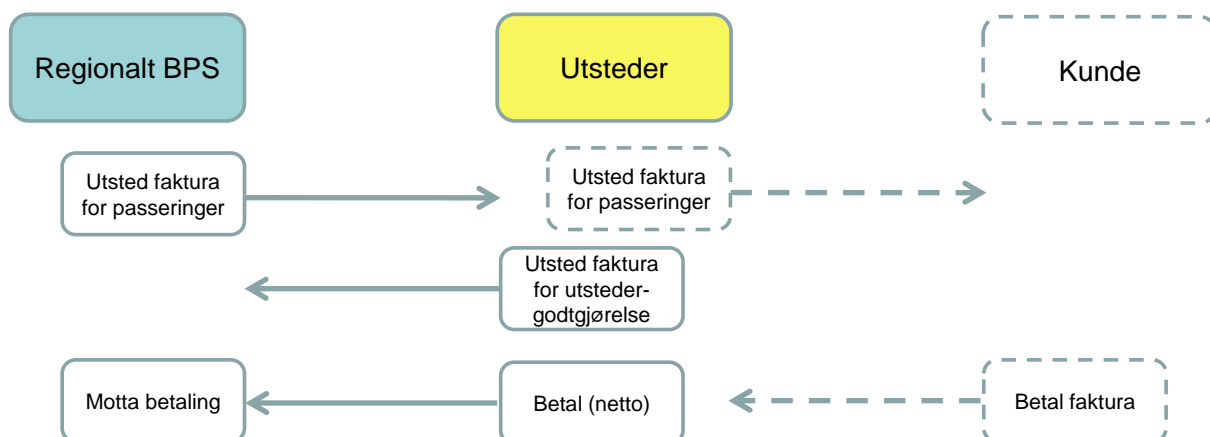
Den kommersielle prosessen mellom det regionale BPS og utsteder er i utgangspunktet svært enkel.

«Faktura for passeringer» fra regionalt BPS til utsteder er et dokument som inneholder tilstrekkelig informasjon til å brukes som regnskapsbilag. Siden bompasseringer ikke pålegges merverdiavgift er kravene til dokumentet (fakturaen) forenklet i forhold til en faktura med merverdiavgift.

Det går utifra at «Faktura for utstedergodtgjørelse» skal være en vanlig faktura for merverdiavgiftspliktige tjenester.

Betalingsstrømmen fra utsteder til et regionalt BPS er en nettoavregning, dvs. beløpet som overføres er verdien av passeringene minus utstedergodtgjørelsen.

Et regionalt BPS har hverken avtale eller noen direkte avregning med kundene. Kunderelasjonene er tatt med i figuren nedenfor med stiplede linjer for fullstendighetens skyld, men de er ikke beskrevet nærmere i denne sammenheng.



Figur: Kommersielle grensesnitt mellom regionalt BPS og utsteder.

Rollemodellen baseres på at utstederen gir en betalingsgaranti til det regionale BPS slik at risikoen for tap på krav bæres av utstederen, som har kundekontakten og dermed best bør være i stand til å håndtere risikoen. Denne risikoen må reflekteres i utstedergodtgjørelsen. Det anbefales at prinsippet med betalingsgaranti fra utsteder til regionalt BPS videreføres.

Det understrekes også at det er det regionale BPS som har det kommersielle grensesnittet til utstederen. Det vil si at utstederen mottar en faktura for passeringer fra det regionale BPS, ikke fra det enkelte bomprosjekt i regionen. Det medfører selvsagt også at fakturaen betales med en overføring til det regionale BPS, og ikke til de enkelte bomprosjektene. Deretter overføres de innkrevde midler til de enkelte prosjektselskapene (gjelder kun hvis det regionale BPS er organisert etter konsernmodellen).

Hvorvidt et regionalt BPS er organisert etter prosjektmodellen eller konsernmodellen skal være uten betydning for utstederen, og det er opp til det regionale BPS å sørge for regnskapsmessig tilordning av inntektene per bomprosjekt.

#### Tidspunkt for fakturering

Et vesentlig aspekt i innkrevingsprosessen er at selv om utstederen gir en betalingsgaranti til et regionalt BPS, så må det tidsmessig være en sammenheng mellom betalingene fra kunden til utsteder og betalingen fra utsteder til regionalt BPS. Faktureringsperiodene og betalingsfristene må settes slik at en utsteder kan motta størstedelen av betalingene fra kundene sine før han skal betale til regionalt BPS.

Basert på tall fra Vegdirektoratet er det utført en analyse av faktureringsintervallene for perioden 01.01.2015 - 27.07.2015 for kunder med etterskuddsfakturering. Tallene omfatter fakturering fra BPS til egne kunder, inkludert alle passeringer i andre bomanlegg som har gått gjennom ASB. Fakturaer som kun omfatter brikkedepositum er ikke medregnet og heller ikke den første fakturaen for en avtale er medregnet. Ut ifra dette tallmaterialet, som er basert på de 11 største selskapene<sup>1</sup> med mer enn 10 millioner NOK fakturert for etterskuddsavtaler i perioden, ble det beregnet gjennomsnittlig faktureringsintervall.

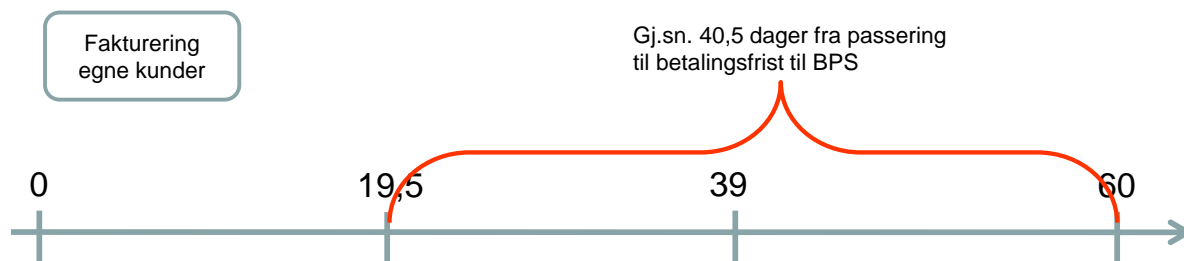
For beregningsmetoden skal det opplyses at intervallet 10-19 dager er kalkulert som 10 dager, 20-29 dager som 20 dager etc. Dette reduserer gjennomsnittet. På den annen side er det trolig kunder som har lang avstand mellom fakturaene fordi de ikke har kjørt på bomvegen i en periode, slik at det da ikke har vært noe å fakturere. Dette virker motsatt og øker gjennomsnittet. Disse effektene har en begrenset innflytelse på resultatet.

<sup>1</sup> De 11 selskapene er Aust-Agder, Bergen, E18 Larvik, Gardermoen, Helgeland, Nord-Jæren, Oslo, Oslofjorden, Svinesund, Trondheim og Østfold.

Intervall	11 største selskap		11 største selskap uten Oslo	
	Andel faktura beløp	Sum faktura beløp (kr.)	Andel faktura beløp	Sum faktura beløp (kr.)
Inntil 10 dager	0,60%	12 482 670	2,20%	11 759 276
10-19 dager	5,40%	109 499 661	0,10%	481 447
20-29 dager	6,80%	138 799 114	22,80%	119 205 667
30-39 dager	54,90%	1 117 929 949	24,50%	128 090 176
40-49 dager	4,60%	93 521 570	0,00%	249 556
50-59 dager	5,70%	116 028 086	12,60%	66 185 117
60-69 dager	6,20%	127 045 817	15,80%	82 475 492
70-79 dager	1,60%	32 012 048	0,00%	173 870
80-89 dager	1,20%	25 392 850	0,80%	4 039 395
90-99 dager	2,50%	51 493 862	6,40%	33 579 519
100-119 dager	1,50%	31 551 694	1,00%	5 187 050
120-150 dager	1,50%	30 614 458	1,00%	5 332 590
over 150 dager	2,90%	58 121 366	1,60%	8 123 073
<b>SUM</b>	<b>95,40%</b>	<b>1 944 493 145</b>	<b>88,80%</b>	<b>464 882 228</b>
Første faktura	4,20%		10,10%	
Ingen data	0,40%		1,10%	

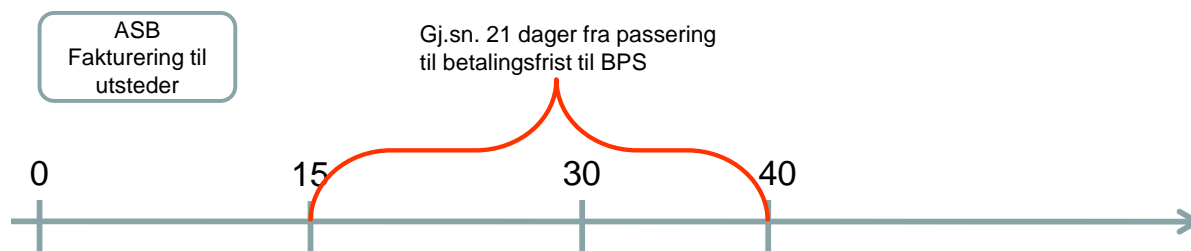
Tabell: Intervall mellom fakturaer, ved etterskuddsfakturering 01.01.2015-27.07.15

Samlet for de 11 selskapene var gjennomsnittlig fakturaintervall ca. 39 dager. Hvis Oslo som største aktør ikke medregnes, så var gjennomsnittlig fakturaintervall ca. 43 dager. For alle etterskuddsfakturaer brukes betalingsfrist på 21 dager. Under forutsetning av at passeringene er jevnt fordelt i faktureringsperioden gir dette drøyt 40 dager gjennomsnittlig fra passering til betalingsfrist for kunden.



Figur: Fakturaintervall i dager, egne kunder

Til sammenligning er faktureringsintervallet når bomselskap krever betaling fra utstederne gjennom ASB 30 dager, med 10 dagers betalingsfrist. Det gir gjennomsnittlig 21 dager fra passering til betalingsfrist.



Figur: Fakturaintervall i dager, fremmede passeringer

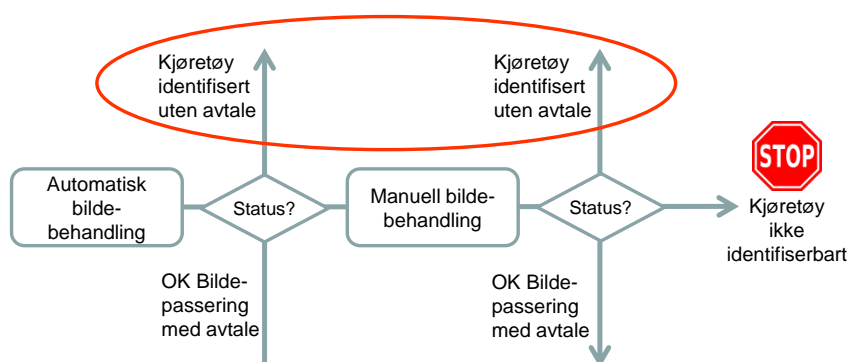


Ved en utskillelse av utstederrollen bør det være mulig å sikre at det blir en noe tidligere gjennomsnittlig innbetaling til operatøren, dette også selv om utstederen gis tid til å kreve betaling fra sine kunder før betalingsfristen overfor operatør. Dette vil være mulig idet fakturering fra regionalt BPS til egne kunder (med gjennomsnittlig 40,5 dager fra passering til betalingsfrist) faller vekk når utstederrollen skilles ut – hvilket gjør at betalingsfristen fra regional BPS til utsteder kan økes uten at regionalt BPS kommer dårligere ut.

## 2.3. Brukere uten avtale

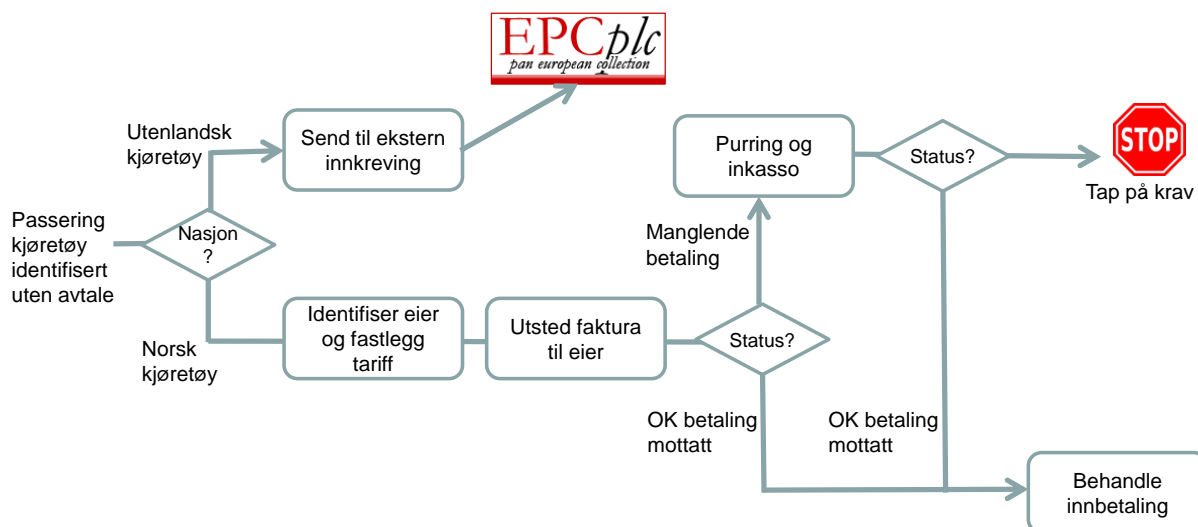
### 2.3.1. Nåværende løsning

For kunder uten avtale tas det utgangspunkt i passeringer som operatøren har tilordnet et identifisert kjøretøy.



Figur: Utgangspunkt for prosess for kjøretøy uten avtale..

Den videre prosessen er forskjellig for norsk-registrerte og utenlandsk-registrerte kjøretøy. I nåværende løsning sendes passeringer for utenlandsk-registrerte kjøretøy til et eksternt firma, EPC, som foretar innkrevingen for alle BPS. Denne innkrevingstjenesten lyses ut på anbud når kontraktsperioden utløper. Bildene som brukes til å identifisere et kjøretøy viser kun bilskiltet, slik at det er umulig å fastlegge om det er et lett eller tungt kjøretøy. Informasjonen om kjøretøyet (vektklasse) kommer sammen med informasjon om eier fra kjøretøyregisteret i det enkelte land.



Figur: Prosess for kjøretøy uten avtale.

For norske kjøretøy er det hittil de lokale BPS som er ansvarlige for prosessen, enten med egne ressurser eller ved at tjenesten kjøpes eksternt.

Ut fra Rollemodellen har utsteder kun ansvar for 'egne' kunder (de som har tegnet avtale). Operatøren har ansvar for all innkreving av bompenger og krever inn bompenger fra kunder med avtale gjennom utstederen. For manuell innkreving uten avtaler er det ikke noen utsteder og dermed ingen rollefordeling mellom utsteder og operatør. I andre land er den manuelle innkrevingen (dvs. for brukere uten brikke) løst gjennom

- Manuell betaling ved bomstasjonen, eller
- Free-flow systemer:
  - o Brukeren er forpliktet til å betale ved å løse en billett på eget initiativ, enten på forhånd eller innen bestemte tidsfrister etter passering
  - o Kontrollorganer som krever betaling (og tilleggsavgifter) fra brukere uten billett
  - o Faktura sendes til brukeren basert på informasjon fra et kjøretøyregister (Sverige)

### 2.3.2. Framtidig løsning

En utsteder er med utgangspunkt i Rollemodellen kun ansvarlig for kundene som har tegnet en avtale med ham. Det betyr at alle kunder uten avtale må behandles av operatøren. Spørsmålet er likevel hvilken løsning som er mest hensiktsmessig for den norske bompengesektoren når det skal defineres et skille mellom de to rollene.

For utenlandske kjøretøy antas det at tjenesten fortsatt bør leveres av eksterne tjenesteytere, siden det kreves informasjon som ikke er tilstrekkelig tilgjengelig innenfor bompengesektoren i Norge. Hvorvidt tjenesten bør legges ut på anbud på nasjonalt eller regionalt nivå kan vurderes. Det anbefales uansett at man først fastlegger framgangsmåten for norske kjøretøy for så å vurdere om samme prinsipp skal brukes for utenlandske kjøretøy. Utenlandske passeringer utgjør totalt for bomselskapene ca. 2,3 % av passeringene (2013).

For norske kjøretøy defineres tre mulige alternativer:

- Nasjonal anbuds løsning, med samlet oppdrag for alle regioner til ekstern tjenesteyter (tilsvarende dagens løsning med EPC for utenlandske kjøretøy)
- Operativt ansvar hos regionale BPS («operatørrollen»), som enten utfører oppgaven selv eller legger den ut på anbud
- Operativt ansvar hos utsteder, som en egen tjeneste ovenfor regionalt BPS i tillegg til behandling av avtalekunder

Nedenfor følger en oversikt over identifiserte fordeler og ulemper ved de tre alternativene.

	<b>Nasjonal løsning med ekstern tjenesteyter</b>	<b>Regionale BPS</b>	<b>Utsteder</b>
<b>Fordeler</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mulighet for stordriftsfordeler</li> <li>- Betydelig reduksjon i totalt antall fakturaer og derav følger en kostnadsreduksjon. (Note 1)</li> <li>- Fordel for kunden med en faktura for alle passeringer i Norge i en periode.</li> <li>- Identisk løsning for utenlandske og norske kjøretøy</li> <li>- Minimerer antall oppslag mot kjøretøyregister</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enklere koordinasjon ved feil og rettelser som gjelder operatørfeil i utstederens region.</li> <li>- Regionalt BPS skal motta innkrevde bompenger, og bør ha den høyeste motivasjonen for å sikre en optimal innkreving.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utnytter kompetanse til innkreving hos offentlig-eid utsteder.</li> <li>- Alle kunder behandles av en organisasjon innen en region.</li> <li>- Høy aksept i nåværende bompengeselskaper (driftsmiljøene)</li> </ul>
<b>Ulemper</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tjenesteyteren må sette opp en prosess for effektiv avklaring av kundereklamasjoner som er følge av påståtte feil hos operatøren</li> <li>- Svak kontroll over prosessen (kvalitet ovenfor kundene, etc.)</li> <li>- Krever kvalitetsavhengig godtgjørelse og tett oppfølging for å sikre optimal innkreving</li> <li>- Kunder som tidvis ikke har en avtale (f.eks. ved skifte av bil), vil måtte forholde seg til to organisasjoner.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parallelle strukturer for kundebehandling innen en region <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fare for duplisering av kundefunksjoner dersom bildepasseringer for kunder uten avtale behandles i operatørselskapet og avtalekunder i utstederselskapet.</li> </ul> </li> <li>- Kunder som kjører i flere regioner får flere fakturaer</li> <li>- Kunder som tidvis ikke har en avtale (f.eks. ved skifte av bil), vil måtte forholde seg til to organisasjoner.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regional (offentlig) utsteder er ikke lenger direkte sammenlignbar med en ekstern utsteder.</li> <li>- Utsteder kan miste noe av motivasjonen for å fremme bruk av brikker, siden han uansett blir betalt for å håndtere kunden.</li> <li>- Kunder som kjører i flere regioner får flere fakturaer.</li> </ul>

Tabell: Alternativer for behandling av norske kjøretøy uten avtale

Note 1) Se også etterfølgende beregninger for reduksjon i antall fakturaer under kapittel 2.3.3.

Ut fra informasjonen som foreligger per i dag vurderes alternativet der det regionale BPS (operatøren) har det operative ansvaret for norske kjøretøy uten avtale som det dårligste alternativet. En duplisering av kundefunksjonen på regionalt nivå er ikke effektivt.

En nasjonal løsning vil utvilsomt føre til den største reduksjonen i antall fakturaer og en slik løsning har dermed potensial til å være den mest kostnadseffektive løsningen, under ellers like forhold. Også en regional løsning, der den regionale utstederen har det operative ansvaret for norske kjøretøy uten avtale, vil føre til en reduksjon i antall fakturaer sammenlignet med nåværende situasjon.

På kort sikt vurderes løsningen der offentlige utstedere gis oppgaven som mest hensiktsmessig for å behandle kunder uten avtale. Fordelen ved at alle kunder behandles av en organisasjon veier tungt, og samtidig er det høy aksept for dette i nåværende BPS/driftsmiljøene.

Det foreslås derfor at regionene kan bestille innkrevningstjenester for norske kunder uten avtale hos sine respektive utstedere (eller kjøpes eksternt). Det forutsettes at det avtales en separat godtgjørelse for utstederen, uten sammenblanding med utstederens godtgjørelse for avtalekunder.

Likevel anbefales det at man basert på erfaringene som samles vurderer denne løsningen nærmere etter noe tid. Spesielt bør det vurderes hvorvidt disse tjenestene leveres kostnadseffektivt og med en tilfredsstillende kundeservice. På sikt vil det være naturlig at arbeidet med innkreving fra norske kunder uten avtale konkurranseutsettes, muligens vil det også juridisk være et krav at det skal konkurranseutsettes.

### 2.3.3. Analyse fakturaantall

Antall fakturaer som utstedes til norske kjøretøy uten avtale vil reduseres når fakturaene utstedes per region i stedet for per bomprosjekt som i dag. En utstedelse på nasjonalt nivå ville redusere antallet ytterligere. Antall fakturaer er en kostnadsdriver og en reduksjon i antall er derfor et viktig element for å øke effektiviteten.

Vegdirektoratet har hentet ut tall for 2014 og analysert i hvilken grad antall fakturaer ville blitt redusert ved å utstede fakturaer per region eller nasjonalt i stedet for per bomprosjekt.

Fordeling	Antall	Andel av fullprisfaktura
Fullprisfaktura	6 243 548	
Purring	1 177 581	19,0%
Tilleggsavgift	582 006	9,3%
Forhøyet tilleggsavgift	414 195	6,6%
Total utsendelser	8 417 330	
Inkasso	297 776	4,8%

Tabell: Antall utsendelser 2014

Antall fakturaer sendt for norske kjøretøy uten avtale var i 2014 totalt 6.243.548 fakturaer. Totalt fakturert beløp var knapt 1,3 mrd. Kroner og det gjennomsnittlige fakturabeløp på 208 kroner.

Hovedregelen for faktureringen har vært at fakturering skjer månedlig dersom et minimumsbeløp på 200 kroner er nådd. Etter 90 dager<sup>2</sup> faktureres uansett om minimumsbeløpet er nådd.

I analysen av mulig reduksjon i antall fakturaer ble som en forenkling beløpsgrensen fjernet, og det ble simulert med 30 dagers og 60 dagers fakturaintervall.

	Fakturaintervall					
	30 dager		60 dager		90 dager / 200 kr	
Fakturautsteder	Antall	Red. %	Antall	Red. %	Antall	Red. %
Bomprosjekt (som hittil)	9 464 652		7 188 756		6 243 548	
Regional	7 496 712	21%	5 308 012	26%	ingen tall	?
Nasjonalt	5 834 013	38%	3 923 274	45%	ingen tall	?

Tabell: Simulasjon antall fullprisfakturaer 2014, med ulike fakturaintervall og geografiske grenser.

<sup>2</sup> Noen selskaper venter 150 dager før fakturering, dersom ikke minimumsbeløpet er nådd tidligere.

Kommentar til simulasjonen:

- Simulasjonen ble gjort før regionsinndelingen ble fastlagt. I simulasjonen er Agder-fylkene en egen region, hvilket ikke er tilfellet i den fastlagte regionsinndelingen. Dermed er antall fakturaer med fakturautsteder «Regional» litt for høyt i tabellen.

Forutsetninger for videre beregninger:

- Hvis man fortsatt bruker dagens regler for fakturering (90 dager / 200 kroner), så virker det sannsynlig med en reduksjon i samme størrelsesorden som i de simulerte scenariene med 30 og 60 dagers fakturaintervall. Det vil si at behandling på regionalt nivå kan føre til over 20% reduksjon i antall fakturaer. En nasjonal løsning kan føre til en reduksjon på rundt 40%.
- Andelen av fullprisfakturaer som går til purring, tilleggsavgift og forhøyet tilleggsavgift holdes konstant.

Med disse forutsetningene kan den totale reduksjonen i antall forsendelser reduseres fra 8.417.330 (2014) med ca. 1,7 mill. forsendelser (20%) i en regional løsning og med ca. 3,4 mill. forsendelser (40%) ved en nasjonal løsning.

Det er ingen verifiserte tall tilgjengelig for interne kostnader som påløper per faktura. Den overveiende mengden av fullprisfakturaer er papirfakturaer. For papir, trykk, distribusjon/porto for papirfakturaer kan priser på under 7 kroner per faktura oppnås. Disse direkte kostnadene reduseres derfor tilsvarende når antall fakturaer reduseres. Om og i hvilken grad de interne kostnadene kan forventes å bli redusert er ukjent.

De direkte forventede besparelsene kan dermed isolert sett tallfestes til minst 11,9 mill. kroner ved en regional løsning og minst 23,8 mill. kroner ved en nasjonal løsning. Videre kan besparelser i begge løsninger forventes gjennom redusert antall oppslag i kjøretøyregisteret og reduserte inkassokostnader.

## 2.4. Operative grensesnitt mot VD

De operative grensesnittene mot Vegdirektoratet er knyttet til

- Vegkantutstyr
- Brikker
- Sentralsystem

I forbindelse med å definere et skille mellom utsteder- og operatørrollen kan grensesnittene vedrørende vegkantutstyr entydig tilordnes operatørrollen. Grensesnittene vedrørende brikker kan tilsvarende tilordnes utstederrollen. Disse grensesnittene kan endres uavhengig av skille mellom rollene innen regionen.

Vegdirektoratets rolle i forbindelse med sentralsystemet må vurderes separat ut ifra den aktuelle situasjonen med forlengelse av leieavtalen for CS Norge og Grindgut-prosjektet som er stoppet.

### 3. «Nasjonale» tjenester

#### 3.1. Generelt om nasjonale tjenester

Samlebegrepet «nasjonale tjenester» brukes her om tjenester som en region alene bare kan tilby med begrensninger eller ikke kan tilby i det hele tatt. Disse nasjonale tjenestene bør være tilgjengelige i hele AutoPASS-systemet.

Nasjonale regelverk som for eksempel obligatoriske brikker hører også til under nasjonale tjenester. Tjenesten i dette eksempelet er knyttet til å sørge for at brikker er tilgjengelige til «enhver tid og overalt».

#### 3.2. Obligatoriske brikker

##### 3.2.1. Nåværende løsning for obligatoriske brikker

Siden innføringen av obligatoriske brikker for tunge kjøretøy per 01.01.2015 har ett bompengeselskap (Fjellinjen) etter anmodning fra VD sørget for at brikker er tilgjengelige for utenlandske tunge kjøretøy som kommer til Norge uten å ha skaffet seg brikke på forhånd. Gjennom avtaler med Tollvesenet og fergeselskap er det opprettet distribusjonspunkter ved innreise til Norge. Her kan brukerne tegne en avtale og få utlevert brikke. På store grenseoverganger som Svinesund er denne servicen tilgjengelig døgnet rundt (24x7), mens på mindre grensestasjoner er servicen tilgjengelig i kontoråpningstiden på hverdager.

I tillegg er det opprettet en internett-portal under «autopass.no» hvor brukerne kan bestille brikke fra et valgfritt BPS (via lenke til liste med alle BPS) eller gå rett til et bestillingsskjema for å bestille brikke (tegne avtale). Bestillingsskjemaet behandles av Fjellinjen som deretter sender brikken til brukerens hjemmeadresse.

I første halvår 2015 ble rundt 6.000 brikker utlevert ved grensene.

Tjenestene som utføres av Fjellinjen er

- Distribusjon av brikker til grensestasjonene,
- Behandling av bestillinger over bestillingsskjemaet på internett-portal.

Etter at avtalen er opprettet har disse kundene et regulært avtaleforhold til Fjellinjen inntil brikken eventuelt returneres og avtalen sies opp. Så langt har det ikke vært gitt noen godtgjørelse fra VD for arbeidet Fjellinjen utfører i forbindelse med obligatoriske brikker.

Det er ikke opprettet spesielle løsninger for norsk-registrerte tunge kjøretøy etter innføring av regler om obligatorisk brikke. Det forutsettes at norske brukere har tilstrekkelig tilgang på brikker gjennom ordinær bestilling av brikke fra et BPS.

##### 3.2.2. Framtidig løsning for obligatoriske brikker

I fremtiden burde enhver utsteder være kvalifisert for å tilby tilgjengelighet på brikker for tunge kjøretøy ved grensene. Hvis det gis en godtgjørelse for arbeidet kunne man legge distribusjonen ut på anbud. Prinsipielt bør det være attraktivt for en utsteder å kunne vinne nye kunder gjennom denne kanalen hvis tilleggs kostnadene ved dette dekkes.

I internett-portal kan man tenke seg en endring der kunden kan velge utsteder og bestillingen vil da behandles av den valgte utstederen. Dette er sannsynligvis ikke hensiktsmessig, da portalen måtte inneholde funksjoner for sending av bestillingsskjema til de enkelte utstederne. Alle utsteder har

allerede en prosess for å behandle internett-bestillinger fra sine egne nettsider. Hvis man fortsetter å gå ut fra at alle utenlandske kunder som ønsker avtale med en bestemt utsteder inngår avtalen på egenhånd, så er det en rimelig begrensning at alle som bruker internett-portalen på autopass.no får avtale med en bestemt utsteder.

De operative kostnadene som påløper hos Vegdirektoratet fordeles på BPS etter fastlagte nøkler. Dette prinsippet brukes også for kostnadene i forbindelse med obligatoriske brikker, da det kommer alle BPS til gode at kjøretøyene har brikker og gyldige avtaler.

### 3.3. Turistportalen

Turistportalen (<https://turistportalen.csautopass.no/>) er en internett-portal hvor utenlandske kunder med midlertidig opphold i Norge kan registrere seg for betaling av bompenger i Norge. Hittil har Oslofjordtunnelen AS hatt oppgaven med å drifte portalen. Brukeren oppgir et kredittkort som belastes når første passering registreres. Det belastes et fast beløp (300 NOK for lette kjøretøy og 1.000 NOK for tunge kjøretøy) og så snart saldoen på avtalen er null blir en ny belastning gjennomført. Tre måneder etter at avtaleperioden på maksimum 8 uker er utløpt blir en eventuell restsaldo godskrevet kunden.

Turistportalen fungerer som en «avtale uten brikke». Alle passeringene behandles som bildepasseringer og disse skal tilordnes kjøretøyet som er registrert. Slik sett er selskapet som driver Turistportalen en slags utsteder som kun utsteder avtaler, men ingen brikker.

For kunder som ønsker å betale bompengene uten å måtte vente på en framtidig regning gjennom EPC, representerer Turistportalen en grei løsning. En ulempe for kundene er at det kan ta relativt lang tid (minst 2 uker, men typisk 4 – 5 uker) før bildepasseringene blir tilordnet avtalen og er synlige for kunden i Turistportalen.

Antatte fordeler (for innkrever) ved Turistportalen:

- Tidlig betaling (gjennom belastning av kredittkort på et tidlig tidspunkt)
- Tilnærmet ingen tap på krav
- Ingen behov for oppslag i utenlandske kjøretøyregister
- Tilbud til kunder som ikke ønsker å vente på en framtidig regning. Dette henger også sammen med at få kunder har kjennskap til EPCs rolle i innkrevingen for utenlandske kunder.

Alle passeringer som behandles via avtaler gjennom Turistportalen er bildepasseringer og behandles i standard prosesser, f.eks. for bildebehandling og tilordning til kjøretøy. Med forbehold om at nærmere analyser ikke er foretatt, så virker det rimelig å tro at hvis et visst volum oppnås burde innkreving gjennom Turistportalen ha lavere kostnader og være mer fordelaktig enn dagens innkreving gjennom EPC.

Økt bruk av brikker er en overordnet målsetting for å senke innkrevingskostnadene. Likevel, under forutsetning av at det ikke er økonomisk lønnsomt å levere ut brikker til kunder som kun oppholder seg en kort tid i Norge, kan en slik turistportal for denne kundegruppen være en tilleggstjeneste som tilbys av en organisasjon (utsteder) som også tilbyr kontrakter med brikke. Den operative driften av en nasjonal turistportal kan og bør konkurranseutsettes.

Teoretisk kan man tillate en utsteder å etablere sin egen portal for avtaler uten brikke dersom det er økonomisk hensiktsmessig for utstederen. En sentral portal under «autopass.no» vil nok ha bedre forutsetninger for å få et tilstrekkelig antall kunder til å drive kostnadseffektivt.



### 3.4. Brikker for alle

Et grunnleggende prinsipp er at alle brukere skal ha tilgang til (å kjøre) på bomvegene. De regionale offentlige utstederne har dermed en plikt til å gi avtaler til alle kunder som ønsker det. Et motargument er at prinsipielt bør en utsteder som avgir betalingsgaranti for sine kunder også kunne velge kundene sine selv, herunder spesielt kunne avslutte avtaler som misligholdes på grunn av manglende betalingsvilje og/eller –evne hos kunden.

Bompengesektoren er her et spesialtilfelle. Hvis en avtale sies opp av utstederen pga. mislighold så vil kunden allikevel fortsette å kunne kjøre uten brikke. Dermed forskyves innkrevingen fra brikkebasert løsning til bildepasseringsinnkreving. Det betyr de facto at kostnadene for en (mislykket) innkreving øker uansett om brukeren betaler eller ikke. Fra et overordnet perspektiv er det billigere for bompengeselskapet at brukeren fortsetter å bruke brikke selv om han/hun ikke betaler for seg.

På den annen side kan det hevdes at av forebyggende grunner bør det være sanksjoner mot kunder som misligholder avtalen. I tillegg til at avtalen sies opp, mister de rabatt for brikkebruk. Det kan motivere til å gjøre opp for misligholdet, slik at ny avtale kan tilbys kunden.

### 3.5. Forhåndsbetalte passeringer

I forbindelse med forenklingen av takst- og rabattsystemet antas det at bruken av forhåndsbetaling, som forutsetning for å oppnå høye rabatter, reduseres eller i beste fall fjernes helt. Det vil utvilsomt være en betydelig forenkling hvis slike forhåndsbetalinger fjernes helt.

Dersom enkelte bomprosjekt likevel fortsetter med forhåndsbetaling som forutsetning for høye rabatter foreslås det at følgende prinsipper brukes for å bedre brukervennligheten:

- Kunden har kun kontakt med sin utsteder og kunden kan registrere seg for forhåndsbetaling hos utsteder
- All fakturering skjer via utsteder - også fakturering av forskuddsbetalinger. Det vil si at fakturering fra et BPS med forskuddsbetaling, på grunnlag av en lokal tilleggsavtale med kunden, skal falle vekk.
- Utsteder informerer BPS om registreringer for forhåndsbetaling (per i dag: tilleggsavtaler) slik at BPS kan sende transaksjon for betaling av forskudd til utsteder for videre belastning til kunde.
- Det er BPS som må føre kundekontoen for å kunne vite når saldo nærmer seg null og neste forskuddsbetaling skal belastes.
- Transaksjoner med belastning null (og pris tilsvarende reduksjon i tilgodebeløpet på konto) må sendes utsteder sammen med øvrige transaksjoner slik at han kan holde kunden informert om saldo og forbruk.

Det bør vurderes hvilke endringer i sentralsystemet som er nødvendig for å kunne forbedre brukervennligheten som skissert ovenfor.

I tillegg til forbedret brukervennlighet ved forhåndsbetaling, bør det være en målsetting å «isolere» kompleksiteten til BPS som bruker forhåndsbetaling. Utstederen skal motta transaksjoner for belastning og informasjon på samme måte som for en transaksjon for etterskuddsbetaling. Kompleksitet med hensyn til kundebehandling (informasjon etc.) kan ikke isoleres og må håndteres av utsteder.



## 4. Utstedermarkedet

### 4.1. Utstedermarkedet anno 2015

Per 01.01.2015 var det 32 utstedere av AutoPASS-brikker i Norge. I tillegg har utenlandske utstedere gjennom EasyGo-samarbeidet fått tilgang til det norske markedet. Disse utenlandske utstederne betjener stort sett utenlandske kunder.

Konkurransen forekommer ikke mellom utstederne av AutoPASS-brikker:

- Alle tilbyr det samme produktet (brikke som aksepteres i alle AutoPASS-bomstasjoner)
- Fokus har vært og er på de kundene som er jevnlig brukere av bomstasjonene lokalt hos de respektive BPS.

I Europa – spesielt i bompengesystemene i Frankrike, Spania og Portugal – er det noen firma som tilbyr brikker og ivaretar en utstederrolle over landegrensene. Disse tilbyderne søker å etablere seg som utstedere også i andre land, spesielt i Østerrike og Danmark. Dette er en langsom prosess, ikke minst på grunn av lokale forskjeller mellom bompengesystemene. I tillegg finnes det utstedere i noen lokale og nasjonale system, f.eks. i Italia og Irland.

Det er hittil ingen EETS-utstedere som er aktive hverken i Norge eller ellers i Europa. AGES fra Tyskland ble som første firma offisielt registrert som EETS-utsteder per 30.04.2015. Det forventes at flere firmaer følger etter i løpet av de neste 1 – 2 år.

Utstedere av interoperable brikker som fungerer i mer enn ett bompengesystem fokuserer i hovedsak på kommersielle kjøretøy, og spesielt på tunge kjøretøy.

### 4.2. Framtidig utvikling

Det gjenstår å se hvor mange utstedere av AutoPASS-brikker som forsvinner gjennom Bompengereformen. Det kan likevel fastslås at de offentlig eide utstederne kommer til å dominere markedet i Norge i de nærmeste årene.

Det kan forventes at EETS-utstedere og eventuell nye EasyGo-utstedere primært vil betjene utenlandske kunder med fokus på tunge kjøretøy og således vil de være nisje-tilbydere i det norske bompengesystemet.

Dersom det åpnes for andre uavhengige utstedere – norske eller utenlandske – så vil disse bruke tid på å etablere seg i det norske markedet. Hvis de kan tilby andre tjenester enn de offentlig eide AutoPASS-utstederne, kan de likevel få innpass på markedet og bidra til videre utvikling. Før det kan åpnes for uavhengige utstedere må det sikres at de får konkurrere med AutoPASS utstederne på like vilkår.

Konkurransesituasjonen vil først endre seg betydelig når andre tjenester tilbys sammen med brikker og avtaler for bompengebetaling.

### 4.3. Utstederens tjenester

Kjerneoppgaven til en utsteder er å betjene avtalekundene sine. Denne oppgaven har enhver utsteder, enten det er

- en offentlig eid AutoPASS-utsteder,
- en utsteder fra EasyGo,
- en EETS-utsteder, eller
- en annen uavhengig utsteder.

Mulige tilleggstjenester fra utsteder ovenfor de andre aktørene i bompengesektoren (regionale BPS eller VD) er

- Innkreving for kjøretøy uten avtale
- Drift av en turistportal.
- Sikre tilgang på brikker (og avtaler) for kjøretøy som underligger bestemmelsene om obligatorisk brikke. Av praktiske årsaker (lagerhold, krav til enkel prosess) kan det kun være en tilbyder av brikker på grensene.

Ovenfor kundene kan en utsteder selvsagt tilby tjenester som ikke står i sammenheng med bompenger, som for eksempel parkering, ferjebetaling eller drivstoffkjøp.

#### **4.4. Utstedergodtgjørelse**

Det forutsettes at regionale BPS betaler en godtgjørelse til utstederen for å betjene avtalekundene. Dette har blitt praktisert gjennom ASB og EasyGo, men innenfor de nåværende integrerte lokale BPS har forholdet mellom operatør og utsteder vært internt.

I henhold til konkurranselovgivningen kan det ikke diskrimineres mellom utstedere, forutsatt at de tilbyr de samme tjenester med samme kvalitet. Det vil si at et enkelt regionalt BPS må betale utstedergodtgjørelse etter de samme regler til alle utstederne. Et regionalt BPS har som en monopolbedrift (med enerett til å kreve inn bompenger i sin region) et spesielt ansvar for at konkurranselovgivningen overholdes.

Det er ikke dermed sagt at et regionalt BPS må betale samme utstedergodtgjørelse som et annet regionalt BPS. I dag er det fastsatt samme godtgjørelser fra alle BPS (henholdsvis AutoPASS og EasyGo). En eventuell overgang til ulik utstedergodtgjørelse må forberedes godt, med et transparent system for kriterier for å sikre likebehandling.

Det må sikres at godtgjørelse for tilleggstjenester behandles separat fra utstedergodtgjørelsen for behandling av avtalekunder. Dette er nødvendig for å sikre transparens og muliggjøre benchmarking. Likeledes er det et krav at godtgjørelsen settes på et realistisk nivå. Eksempelvis kunne et regionalt BPS bruke sin regionale utsteder for innkreving for norske kjøretøy uten avtale, og på den ene siden betale en høy godtgjørelse for denne tilleggstjenesten og samtidig betale en lav utstedergodtgjørelse for avtalekundene til alle utstederne. Dette ville vært en subsidiering av den regionale utstederen på bekostning av alle andre utstedere som kun betjener avtalekunder. Følgelig er det avgjørende å ha en klar kostnadsstruktur for å unngå denne type krysssubsidiering.

## 5. Konklusjoner og veien videre

Selv om organiseringen innenfor en region i stor grad bør fastlegges av regionen selv, så anbefales det med bakgrunn i nåværende tilgjengelig informasjon at noen føringer gis fra sentrale myndigheter:

- Utstederrollen skilles ut som et eget selskap (for hver region).
- Regionene oppfordres til å vurdere interregionalt samarbeid gjennom å opprette felles utstederselskap for å skape tilstrekkelig store enheter.
- Utstederne gir betalingsgaranti til de regionale BPS for passeringer for avtalekunder.
- Oppgaven med innkreving fra kunder uten avtale kan bestilles fra utstederne for de respektive regionene. Det forutsettes at det avtales en separat godtgjørelse for utstederen, uten sammenblanding med utstederens godtgjørelse for avtalekunder.
- Den operative delen av operatørrollen må skilles ut i eget selskap dersom tjenester tilbys til tredjepart (f.eks. til bompengeprojekter utenfor eget regionalt BPS).
- «Nasjonale tjenester» som obligatorisk brikke og Turistportalen kan leveres av enkelte utstedere eller eksterne, etter konkurranseutsetting.
- Konkurranseutsetting skal i størst mulig grad benyttes for de operative prosessene. Det utelukker likevel ikke at noen kjerneprosesser gjennomføres internt.

For det videre arbeidet virker det hensiktsmessig at følgende aktiviteter og tiltak iverksettes:

- Vurdering av grensesnittet mellom regionene og VD i lys av at de større enhetene som opprettes har bedre muligheter for å overta operative oppgaver fra VD sammenlignet med dagens fragmenterte organisasjon.
- Utvikling av en prosessmodell med hovedvekt på grensesnittet mellom utsteder og operatør. Målsettinger er å skape en felles forståelse av den «norske» utstederrollen og skape et grunnlag for benchmarking gjennom sammenlignbare løsninger i regionene. Spesielt dette arbeidet må gjennomføres i nært samarbeid med regionene (driftsmiljøene).
- Utvikling av et avtaleverk mellom utsteder og operatør med klart definerte regler for hvordan utstederen skal behandle kundeforhold og reklamasjoner, uten at operatøren skal måtte involveres i «standardsaker».
- Beregning av utstedergodtgjørelse, prinsipper for godtgjørelsen og størrelsen i kroner og/eller prosent. Det må sikres at det ikke forekommer diskriminering mellom utstederne.
- Basert på beslutninger om framtidig organisasjonsstruktur må det legges en tidsplan for når de ulike endringene skal gjennomføres. Det antas at gjennomføringen krever flere faser og en overgangsperiode, men det anbefales likevel at endringene gjennomføres hurtig for å kunne nyttiggjøre effektene av omstillingen uten unødvendig forsinkelse.
- Utarbeidelse av konkret arbeidsplan for den systemtekniske omstillingen (konfigurasjon av systemparametre, endring av stamdata og eventuelle systemtilpasninger).

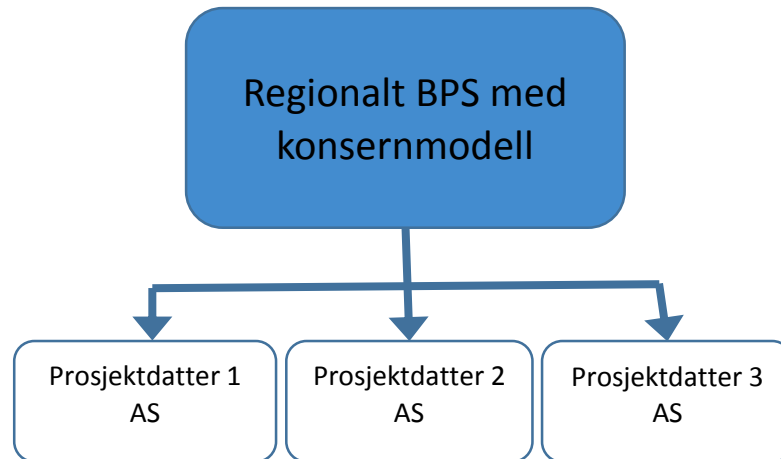
Det er en forutsetning at de videre aktivitetene gjennomføres i samarbeid med VD og regionene (driftsmiljøene). Krav til framdrift og tempo i reformarbeidet må settes av Samferdselsdepartementet som også har en koordinerende funksjon og styrer den politiske beslutningsprosessen.

END OF DOCUMENT

## VEDLEGG

### **NÆRMERE OM KONSERNMODELLEN**

Organisering etter konsernmodellen innebærer at fylkeskommunene stifter og eier et aksjeselskap som skal være morselskap i et konsern («bompengekonsern»). De enkelte bompengeprojektene organiseres i heleide datterselskaper («bompengeselskaper») som eies 100 % av morselskapet. Det kan være ett eller flere prosjekt(bompeng)e/selskap.



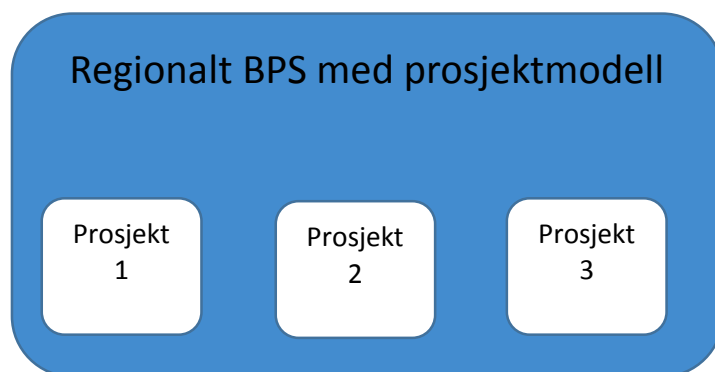
*Figur 1 Konsernmodellen*

I tillegg til en generell avtale mellom det regionale bompengeselskapet og Statens vegvesen, vil det enkelte prosjekt(bompeng)e/selskap være avtalepart med Statens vegvesen i prosjektspesifikke avtaler. Det enkelte prosjekt(bompeng)e/selskap vil også være den som formelt sett tar opp lån og er debitor for lånet overfor långiver, stiller midlene til disposisjon for Statens vegvesen, eventuelt Nye veier AS, og skal få tilført bompenger som brukes til nedbetaling av selskapets lån.

Som nevnt vil Samferdselsdepartementet legge til grunn at de regionale bompengeselskapene er kontaktpunkt mot staten i oppfølgingen av bompengeneinnkrevingen. I avtale med staten åpnes det for at rettighetene i avtalen overføres til et underliggende selskap (bompengeselskap) på nærmere angitte vilkår. Et slikt vilkår kan være at det underliggende bompengeselskapet gir det regionale bompengeselskapet fullmakt til å representere seg utad slik at bl. a. staten skal kunne holde seg til det regionale bompengeselskapet, og ikke til de enkelte bompengeselskapene. Den fylkeskommunale garantien skal gjelde det enkelte bompengeselskapets lånopptak.

### **NÆRMERE OM PROSJEKTMODELLEN**

Prosjektmodellen består i sin enkleste form av bare ett selskap som eies direkte av fylkeskommunene i regionen. I en prosjektmodell organiseres de enkelte bompengeprojektene som prosjekter innenfor de regionale bompengeselskapet, og ikke egne juridiske enheter (datterselskaper).



*Figur 2 Prosjektmodellen*

Prosjektene må blant annet av hensynet til å hindre kryssubsidiering holdes regnskapsmessig fra hverandre. For å unngå kryssubsidiering er det nødvendig at de enkelte prosjektene regnskapsmessig belastes for andel av utgifter til støtte- og driftsfunksjoner etter tilsvarende prinsipper som innenfor en konsernmodell.

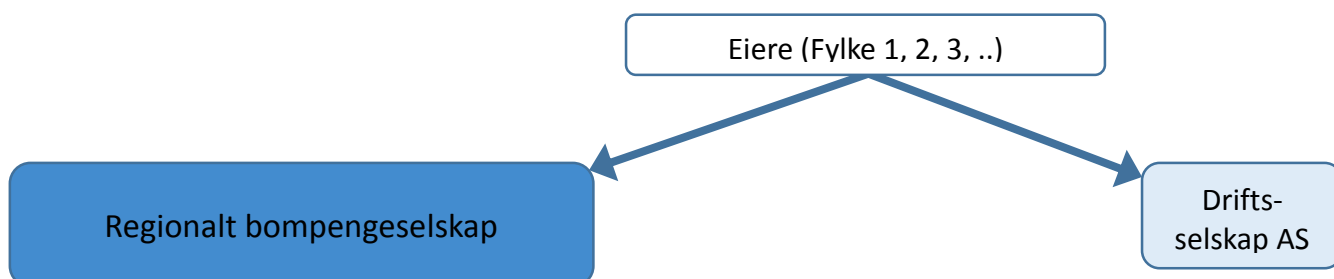
### **KOMBINASJON AV KONSERNMODELL OG PROSJEKTMODELL**

Det er også mulig med en kombinasjon av de to modellene slik at enkelte bompengeprojekter organiseres i egne selskaper (bompengeprojektselskaper) mens andre prosjekter organiseres innenfor de regionale bompengeselskapet (avdelinger).

### **NÆRMERE OM ORGANISERING AV DRIFTEN**

Departementet legger til grunn at driftsoppgaver mv. ivaretas av det regionale bompengeselskapet, og at ev. prosjekt(bompeng)e selskap ikke har operative funksjoner. Det kan tenkes ulike modeller for å organisere driften av bompengeneinnkrevningen. Det enkelte bompengeselskapet må selv avgjøre om de vil utføre drift i egenregi eller basere seg på kjøp i markedet. Det vil også være opp til det enkelte selskap hvordan de vil organisere eventuell drift i egenregi. Dette kan være i det regionale bompengeselskapet selv, eller i særskilt driftsselskap som utfører tjenester for hele selskapet. Dette er i samsvar med utgangspunkt i aksjeloven § 6-12 første ledd annet punktum som fastsetter at «styret skal sørge for forsvarlig organisering av virksomheten».

Som påpekt over, legger Samferdselsdepartementet til grunn at driften skal organiseres i et eget selskap utenfor det regionale bompengeselskapet dersom eierne av et regionalt bompengeselskap ønsker å levere driftstjenester til prosjekt under andre regionale bompengeselskap. Dette innebærer at denne typen driftsselskap ikke kan eies av det regionale bompengeselskapet, men av de samme fylkeskommunene, se figur 3 under.



*Figur 3 Organisering av driften*