

Sammenfatting av høringsuttalelser – Nytt avtaleregime for bompengesektoren

Bakgrunn

Bompengereformen omfatter omorganisering av bompengesektoren ved etablering av fem regionale bompengeselskap, samt utskillelse av utstederrollen fra bompengeselskapene. Eksisterende avtaleregime mellom bompengeselskapene og staten må endres og oppdateres for å tilpasses den nye organiseringen av sektoren. Bompengereformen er nærmere omtalt i bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015) «På rett vei» og Prp. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016).

Om nytt avtaleregime for bompengesektoren

Intensjonene med bompengereformen er å legge til rette for økt effektivisering og profesjonalisering av sektoren. Et viktig ledd i dette arbeidet er utarbeiding av nye avtaler mellom aktørene i sektoren.

Avtaleutkastet er tre-delt og består av henholdsvis Bompengeavtale, Prosjektavtale og Finansieringsavtale. Delingen i avtaletyper følger av ny selskapsstruktur med fem regionale bompengeselskap og underliggende prosjekt/prosjektselskap.

Samferdselsdepartementet vil inngå Bompengeavtale med de regionale bompengeselskapene, og denne avtalen inneholder den grunnleggende regulering av forholdet mellom vegmyndigheter og bompengeselskap.

Vegdirektoratet vil som myndighetsorgan være avtalepart etter den enkelte Prosjektavtale. Dette er en offentligrettslig avtale som vil gi bompengeselskapet/prosjektselskapet rett til låneopptak og bompengeinnkreving i samsvar med Stortingets vedtak for det enkelte prosjekt. Finansieringsavtalen er en privatrettslig avtale som inngås mellom bompengeselskapet/prosjektselskapet og oppdragsgiver for det enkelte prosjekt. Oppdragsgiver kan være Statens vegvesen, Nye Veier AS eller andre. Finansieringsavtalen angir de nærmere vilkårene for bompengeselskapets/prosjektselskapets finansieringsplikt, og sikrer oppdragsgivers rett til rekvirering av bompengemidler.

Høringsuttalelsene

Følgende 24 instanser har sendt høringssvar.

Fylkeskommuner: Akershus fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Nordland Fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune

Kommuner: Oslo Kommune

Bompengeselskaper: Bergen–Os bompengeselskap AS, Bompengeselskap Nord AS, Bømlo Vegselskap, Eksportvegen AS, Fastlandssambandet Halsnøy AS, Finnfast AS, Fjellinjen AS, Gjesdal Bompengeselskap, Haugaland bompengeselskap AS, Haugalandspakken AS, Ryfast AS, Vegamot AS, Vegfinans AS.

Andre: Nye Veier AS

Buskerud fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Oppland fylkeskommune og Vestfold fylkeskommune legger Vegfinans AS sine vurderinger til grunn for sine høringsuttalelser. Vegamot gir sin tilslutning til Vegfinans AS sine kommentarer og forslag til endring.

Møre og Romsdal fylkeskommune stiller seg bak Vegamot sin høringsuttalelse.

Bompengeselskapet Nord gir sin tilslutning til kommentarene i Vegfinans AS og Vegamot sine høringsuttalelser. Nordland fylkeskommune stiller seg bak Bompengeselskapet Nord sin høringsuttalelse.

Svarene er gruppert etter de ulike bestemmelsene i avtaleutkastene.

1. AVTALE OM BOMPENGEINNKREVIING

Innledende bestemmelser

- ❖ Pkt 1. Bompengeavtalens bakgrunn og formål. Pkt. 2 Definisjoner.

Vegfinans AS presiserer at selskapet ved inngåelse av bompengeavtalen blir et regional bompengeselskap for sin angitte region. Vegfinans AS foreslår å samle begrepene «bompengeinntekter» og «prosjektmidler» til ett begrep; «bompengemidler», og mener dette er et mer dekkende begrep. Vegfinans AS mener det er behov for nærmere definisjon hva som er bompengevirksomhet, innkrevingsssystem mm.

Oslo kommune tolker avtaleutkastet slik at innkreving av bompenger etter vegtrafikklovens §7a eller evt. annet lovverk som måtte komme senere vil falle utenfor dette avtaleverket. Dersom dette ikke er tilfelle bør beskrivelse av bompengeprosjekt i avtaleutkastet justeres.

Merknader: Begrepene i avtalen anses for å være tilstrekkelig avklart.

Avtalen gjelder innkreving av bompenger hjemlet i vegloven § 27, herunder innkreving av tilleggsavgift etter forskrift av 30. april 2004 som er hjemlet i samme lovbestemmelse. Annen form for brukerbetaling på veg faller utenfor denne avtale.

- ❖ Pkt. 4 og 5 Delegasjon av Departementets myndighet. Eierskap

Det framkommer i flere høringsssvar at man mener det gir utydighet at det er Samferdselsdepartementet som skal være avtalepart, mens myndigheten delegeres til Statens vegvesen. Høringsinstansene mener partene i avtalen bør være reelle for å sikre en hensiktsmessig og effektiv forvaltning av avtaleverket. Det fremkommer også ønske om at Statens vegvesens rolle må begrenses og defineres tydelig.

Merknader: Formelt og praktisk har departementet full adgang til å delegerer myndighet til underordnet organ. Statens vegvesen vil kunne ha en dobbeltrolle i det nye avtaleregimet ved at etaten kan være myndighetsorgan etter den offentligrettslige prosjektavtalen og oppdragsgiver etter den privatrettslige finansieringsavtalen. Avtalenes ulike rettslige karakteristikk definerer ulike og klart adskilte roller.

Når det gjelder eierskap mener flere fylkeskommuner at bompenggeavtalens ordlyd legger føringer for fylkeskommunens eierstruktur av regionale bompengeselskaper. Prinsipielt mener fylkeskommunene at det er uheldig at et selskap i avtale med 3. part setter begrensninger på eiers oppførsel. Fylkeskommunene bør være del av avtalen mellom Samferdselsdepartementet og det regionale bompengeselskapet.

Merknader: Kommentaren er prinsipielt viktig, men forholdet forutsettes avklart gjennom møter fylkeskommunene allerede har hatt med departementet, og likeledes den fylkeskommunale behandling i denne sammenheng.

❖ Pkt. 6. Bruk av Bompenginntekter. Forbud mot kryssubsidiering.

Flere fylkeskommuner uttrykker at overskudd/gjenværende midler i bompengeprojekter knyttet til fylkesveier må bestemmes av den/de involverte fylkeskommune(r) dersom bompenger og utbyggingene er initiert på regionalt/lokalt nivå.

Merknader: Fylkeskommunen medvirker også etter dagens ordning gjennom innstillende myndighet i riksvegsammenheng. Når det gjelder fylkesveg har fylkeskommunen besluttende myndighet, i det SVV v/Regionvegkontoret i fylkesvegsammenheng hører under fylkeskommunen etter vegloven § 10 annet ledd.

Det uttrykkes behov for enkelte presiseringer tilknyttet hva bompengemidler generelt kan brukes til. Ut fra det foreliggende utkastets ordlyd er det f.eks. ikke entydig at kostnader som faktureres fra SVV (BFIN, osv.) er en del av utgiftene som kan dekkes av bompengemidler.

Merknader: Det er formålet bompenger brukes til som er avgjørende for om bruken er forenlig med veglovens bestemmelser. Hvilken instans som forestår tiltak finansiert av bompenger vil i så måte være uten betydning.

Selv om høringsinstansene generelt er enige om at det ikke skal forekomme kryssubsidiering mellom selskaper og prosjekter, trekker Bergen – og Os Bompengeselskap frem at dette kan være vanskelig i praksis mht. kostnader knyttet til administrasjon innad i Bompengeselskapet når man har flere prosjekter/selskap i porteføljen. Å timeføre administrasjonskostnader for hvert prosjekt vil være kostnadsdrivende.

Merknader: Fokusering på nytteprinsippet tyder på at dette prinsippet oppfattes som en streng praktisk rettesnor. Selskapene må etablere hensiktsmessige fordelingsnøkler som benyttes til å fordele kostnadene mellom prosjektene.

❖ Pkt 7 Forbud mot utdeling av utbytte og andre utdelinger

Vegamot AS uttrykker ønske om at det bør være mulig å utbetale en rimelig rente til aksjonærene.

Merknader: Dersom man med dette mener løpende, årlige renter vil disse i så fall måtte dekkes av bompengemidler, hvilket anses uforenlig med veglovens bestemmelser.

Fylkeskommunene på Vestlandet, Vest-Agder samt Vegfinans AS peker på at dagens bompengeavtaler har en bestemmelse om 80% KPI-justering (konsumprisindeksjustering) av aksjekapital i bompengeselskapene. Dette ønskes videreført i det nye avtaleregimet. Dersom det besluttes at KPI-justering av aksjekapital ikke skal videreføres, må det gis overgangsregler som regulerer hvordan bestemmelsene i de gamle bompengeavtalene skal håndteres ved overgang til det nye avtaleregimet.

Merknader: Vederlag for innløsning av aksjeposter for etablering av ny selskapsstruktur bør kunne inkludere indeksregulering etter någjeldende bompengeavtale, i det innløsningen for de aktuelle aksjepostenes vedkommende vil kunne sidestilles med nedlegging av bompengeselskapet.

For øvrig synes ny regulering ikke å fordre overgangsbestemmelser. Nye regler med virkning for framtida er ikke i strid med tilbakevirkningsforbudet. Bare når et tidligere forhold gjenopptas på grunnlag av ny bestemmelse foreligger det overtredelse av tilbakevirkningsforbudet. Selskapseierne har således ikke rettskrav på videreføring av indeksreguleringsordningen.

Pkt 8. Krav om forsvarlig kapitalforvaltning

Oslo kommune spør om ikke kravet til forsvarlig kapitalforvaltning og kravet om sikring av valutalån mot kursrisiko allerede i tilstrekkelig grad er ivaretatt gjennom aksjelovens bestemmelser, og at pkt. 8 og siste setning i første avsnitt under pkt. 15. 1 således kan utgå. Evt. bør det på disse punkt vurderes en henvisning til Aksjelovens §§ 3-4 og evt. 3-5.

Merknader: Bestemmelsene i aksjeloven som det vises til gjelder krav til egenkapital og handleplikt ved tap av egenkapital. Bestemmelsene synes svært generelle i forhold til de praktiske krav til forsvarlig egenkapital og sikring mot valutatap som bompengeavtalen oppstiller. Reguleringen bør av denne grunn opprettholdes. Det foreslås likevel å legge inn en henvisning til aksjeloven §3-4 i avtalen.

Pkt. 9 Selskapets virksomhet

Det er fra høringsinstanser fremmet ønske om at bompengeavtalen skal gi rammevilkår og ikke detaljstyring av bompengevirksomheten.

Merknader: Dette anses som tilstrekkelig ivaretatt i avtalen.

Samarbeid mellom Bompengeselskapene/ Kjøp og salg av tjenester.

Flere av høringsuttalelsene fremhever at avtaleregimet må åpne for samarbeid mellom bompengeselskaper og at virksomheten kan organiseres på en måte som fremmer effektivitet og brukervennlighet. Dette fordi det blant annet for de minste selskapene kan bli nærmest umulig å inneha fagkompetanse innenfor smale og spesialiserte områder. Det fremheves også at avtaleverket må åpne opp for salg av varer og tjenester mellom de regionale bomselskapene, uten at dette betinger å opprette et eget aksjeselskap.

Videre framkommer det at man mener det i begrenset omfang bør gis mulighet til å levere tjenester til Statens Vegvesen, Departementet eller andre offentlige instanser, der kostnadene dekkes av oppdragsgiver og tjenestene er knyttet til bompengevirksomhet.

Merknader:

Avtalen hindrer ikke spesialisering og kjøp av tjenester. Selskapenes kjøp av tjenester vil imidlertid måtte foretas på grunnlag av fullt eller forenklet anbud etter anskaffelsesreglene. Selskapenes salg av tjenester vil kunne bryte med forbudet mot statsstøtte, og likeledes mot bompengeavtalens forbud mot krysssubsidiering. For å kunne få en effektiv sektor som kan finne hensiktsmessige måter å organisere arbeidet på var det i avtalen åpnet opp for at selskapene kunne opprette og delta i et felleseid selskap. Nå foreslås det også åpne opp for muligheten til å inngå et formalisert samarbeid innenfor rammen av forskrift 2016-08-12 - 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) §§3-2 og 3-3.

Bergen - Os bompengeselskap mener at å skille ut utsteder gjør arbeidet mer komplisert enn det som kan ansees som er mulig å realisere innenfor en svært begrenset tidsramme. Det fremstår ikke helt klart og tydelig hvordan dette skillet vil påvirke fremdrift av utvikling av nødvendig programvare og hvordan det transaksjonsmessige grensesnittet mellom de ulike aktørene skal være. For å sikre lavest mulige transaksjonskostnader (som jo trafikantene til syvende og sist skal betale for) bør det etableres et system for benchmarking mellom RBPS-ene og at Departementet stiller med incentiver for de beste i klassen.

Merknader: Det legges opp til at selskapene skal måles og sammenliknes.

ORGANISERING AV BOMPENGEPROSJEKTER

❖ Punkt 11. Prosjektmodell

Fordeling av kostnader på flere prosjekter og selskaper. Vegfinans AS skriver at kostnader som oppstår som del av det regionale bompengeselskapet og eventuelle prosjektselskap utøvelse av bompengevirksomhet må kunne fordeles mellom prosjektene og prosjektselskapene, uavhengig av en streng «nyttevurdering». Det må det åpnes for bruk av andre hensiktsmessige fordelingsnøkler, så lenge hensynet om forbud mot kryss-subsidiering ivaretas ved fordelingen. Andre hensiktsmessige fordelingsnøkler kan være volum, tidsbruk, osv.

Merknader: Avtalen foreslås endret for å omfatte en formulering på dette punktet som pålegger kostnadsfordeling «i henhold til god forretningsskikk» lik aksjelovens formuleringer.

Krav om uttalelse i revisjonsberetning. Fylkeskommunene på Vestlandet, samt Vest-Agder skriver at det i utkastet er krav om at det regionale bompengeselskapets revisor skal uttale seg om prosjektmidlene er brukt og forvaltet i samsvar med bompengeavtalen, prosjektavtalen og eventuell finansieringsavtale. De mener at staten allerede har system for kontroll og oppfølging gjennom rapporteringsplikten selskapene er underlagt som bør være tilstrekkelig. Det uttrykkes at kravet om revisors uttalelse om bruken av bompengemidlene synes begrunnet i et ønske om ytterligere kontroll fra departementets side.

Merknader: Revisoruttalelse vil være myndighetenes verktøy for å føre kontroll med selskapenes bruk og forvaltning av bompengemidlene, slik bompengeavtalen hjemler. Med økt selvstendig myndighet for de regionale selskapene, slik det nye avtaleregimet legger opp til, vil denne kontrollen få økt betydning.

❖ Punkt 12. Konsernmodell

12.1 Generelt

Vegamot AS og Bergen – og Os Bompengeselskap spør hvor Bompengeselskapet skal finne midler til å kjøpe ut minoritetsaksjeeiere i eksisterende bompengeselskap (jf. Pkt 7) når kjøp, eller lån til kjøp, av disse aksjene ikke kan finansieres av bompenger. Vegamot skriver at dette medfører at fylkeskommunen må bruke egen kapital for å kjøpe ut aksjer i eksisterende bompengeselskap dersom disse skal legges inn under det regionale selskapet. Dette må utredes videre.

Merknader: Bruk av bompengemidler for å kjøpe ut aksjer i eksisterende selskap kan sidestilles med tilbakebetaling av aksjekapital ved nedlegging, og antas således forenlig med veglovens bestemmelser, jf. merknad til pkt. 7.

12.2 Plikt til organisering av bompengeprojekt uten garanti som prosjektselskap

Oslo kommune viser til at:

«Bompengeprojekter som det ikke er stilt fylkeskommunal eller annen selvskyldnergaranti for skal organiseres i eget Prosjektselskap, med mindre departementet i det enkelte tilfelle tillater organisering som prosjekt i selskapet.» Oslo kommune og Akershus fylkeskommune stiller ikke garanti for de låneopptak som gjøres i Fjellinjen AS. Oslo kommune mener ovennevnte kan forstås dit hen at Fjellinjen i utgangspunktet må opprette et eget prosjektselskap selv om selskapet kun har ansvaret for et prosjekt. Oslo kommune stiller i lys av dette spørsmål om et slikt krav til organisering er hensiktsmessig så lenge et bompengeselskap kun har ansvar for et prosjekt.

Vegamot mener det bør være mulig å organisere bomprosjekt uten garanti som Prosjektselskap dersom prosjektet ikke lånefinansieres.

Merknader: Formålet med punkt 12.2 er å stille strengere krav til organiseringen (som Prosjektselskap) dersom det ikke er gitt garantier og dermed i større grad sikre at risikoen blir knyttet til prosjektet. Departementet kan i det enkelte tilfelle tillate organisering som Prosjekt i selskapet, noe som vil kunne være en løsning når det regionale bompengeselskapet ikke har flere selskap, slik som for Fjellinjen AS.

12.5 Bruken og forvaltningen av prosjektselskapets midler m.v.

Vedrørende 12.5 stiller Bergen – Os bompengeselskap AS spørsmålet «Konsern, men ikke konsernfordeler?» De viser til at det skal opprettes egne bankkonti for hvert av selskapene/prosjektene i RBPS, og det skal tas opp lån og plasseres ledige midler i det enkelte selskap/prosjekt til markedets beste vilkår. De viser videre til at finansmarkedet svinger og er tidvis meget volatilt og at med de begrensinger til både innhenting av lånemidler og plassering av overskuddslikviditet, blir RBPS fratatt mulighet til å utnytte eventuelle muligheter i markedet som konsern. Historisk er det mange eksempler på at man får høyere innskuddsrente på høye summer enn på mindre summer, og man kan tidvis få bedre rente i kredittmarkedet på store beløp fremfor mindre beløp. Styret mener det må åpnes for at RBPS med gode interne systemer for kapitalforvaltning, tildeles mulighet for å opptre som konsern i rentemarkedet. Krav til risikohåndtering må i så fall håndteres i tråd med RBPS-ets eget finansreglement som styret vedtar og som administrasjonen må rapportere til styret på.

Merknader: Det er vanskelig å se at kravet til egne bankkonti og at regnskapene skal holdes adskilt fratår RBPS muligheten til å drive aktiv kapitalforvaltning.

❖ Punkt 13 og 14 Prosjektavtale og Finansieringsavtalen (se og så under egne avtaler)

Nye Veier AS uttaler at dersom det regionale bompengeselskapet skal ha økonomisk ansvar for prosjektselskapenes virksomhet så kan det komme i konflikt med den fylkeskommunale garantien, og dette punktet må klargjøres i avtaleteksten.

Merknader: Det er vanskelig å se at det er noen motsetning i dette forholdet, men det foreslås å tydeliggjøre teksten ihht punkt 13, 4. ledd i avtalen.

Vegfinans AS mener at det er problematisk at det regionale bompengeselskapet som eier av prosjektselskap påtar seg et ansvar for at prosjektselskapet etterlever sine plikter og ivaretar sine rettigheter etter prosjektavtalen. Vegfinans AS skriver videre vedrørende § 13 og 14, «Selskapet har plikt til å medunderskrive prosjekt- og finansieringsavtalen som inngås av prosjektselskapet.» I utkastet er det inntatt en bestemmelse der det regionale bompengeselskapet som eier av et prosjektselskap påtar seg et ansvar for at prosjektselskapet etterlever sine plikter og ivaretar sine rettigheter etter prosjektavtalen. Dette ansvaret kan være problematisk på flere måter. Vi kan heller ikke se at departementets ønske eller behov for at det regionale bompengeselskapet skal medunderskrive prosjektavtalen er nærmere begrunnet. Dette punktet bør derfor fjernes.

Videre mener Vegfinans AS at dersom det regionale bompengeselskapet skal ha ansvar for prosjektselskapets økonomiske forpliktelser, vil dette undergrave prinsippet om ansvarsbegrensning for aksjeselskaper. Prosjektselskapenes gjeldsforpliktelser vil i de aller fleste tilfelle være sikret med fylkeskommunale garantier. Dersom det regionale bompengeselskapet også ha et økonomisk ansvar for prosjektselskapenes virksomhet vil dette kunne komme i konflikt med garantistenes ansvar.

Merknader: Avtalens pkt. 13 siste ledd og pkt. 14 siste ledd skal ikke forstås som bestemmelser som pålegger det regionale bompengeselskapet økonomisk ansvar for underdekning i prosjektselskap. Ansvaret går ut på å påse at prosjektselskap etterlever sine forpliktelser, men innebærer ikke økonomiske ansvar utover innskutt aksjekapital. Det bør foreslås inntatt en presisering av dette i bestemmelsene.

❖ Punkt 15. Lånefinansiering og pantsetting av innkrevingsretten

15.1: Når det gjelder punkt 15.1 Lånefinansiering og lånevilkår uttaler Vegfinans AS at i utkastet er det tatt inn et vidtgående ansvar for styret når det gjelder lånevilkår og finansieringskostnader. Vi kan ikke se behovet for at det på generelt grunnlag skal opptas lån på vilkår som kan reforhandles eller sies opp av det regionale bompengeselskapet og eventuelle prosjektselskap. Finansmarkedene er i stadig endring og bompengeselskapene opptar ofte store lån i et «øyeblikksbilde» for finansiering av enkeltprosjekter som gjerne pågår over mange år. Lånevilkår vil påvirkes av makroøkonomiske, regulatoriske og andre forhold utenfor styrets kontroll og påvirkning. Det vesentlige må være at styret foretar en forsvarlig prosess og vurdering for opptak av finansiering på markedsmessige vilkår på det tidspunktet finansieringen skal innhentes. Styret må videre påse at det utøves en forsvarlig strategi for sikring av lånefinansieringen. Forsvarlighetsvurderingen må skje ut fra en samlet vurdering av behov for risikostyring av det enkelte bompengeprojekt, særlig i lys av forhold som bompengeselskapene ikke kan påvirke.

Merknader: Det foreslås at teksten i 3. avsnitt justeres noe og vektlegge at «Styret har et særlig ansvar for en forsvarlig prosess og vurdering for opptak av finansiering på markedsmessige vilkår på det tidspunktet finansieringen skal innhentes. Styret må videre påse at det utøves en forsvarlig strategi for sikring av lånefinansieringen. Forsvarlighetsvurderingen må skje ut fra en samlet vurdering av behov for risikostyring av det enkelte bompengeprojekt.» Det er samtidig viktig at departementet skal sikres full innsynsrett i lånevilkårene.

Når det gjelder punkt 15.2 Ansvar for prosjektkostnader før Stortingets behandling uttaler Akershus og Hedmark fylkeskommune at avtaleforslaget må utformes slik at de forpliktelsene som Akershus og Hedmark fylkeskommune har med hensyn til garantiansvar for låneopptak, prosjektering og strategisk grunnverv knyttet til E 6 Gardermoen–Kollomoen–Moelv fortsatt må inngå som en del av den totale finansieringen av prosjektet og tilbakebetales gjennom innkrevde bompenger. Tilsvarende må gjelde for låneopptak knyttet til forskuttering av utgifter til planlegging av E16 Sollihøgda.

Merknader: Dette anses som tilstrekkelig ivaretatt.

❖ Punkt 16. Ansvar for innkrevingsutstyr.

Høringsuttalelsene viser at det anses som en svakhet ved avtaleutkastet at punkt 16 «Ansvar for innkrevingsutstyr» og punkt 17 «Forholdet til utsteder» ikke er avklart. Det framkommer fra høringsuttalelsene at reguleringen av rolle- og ansvarsfordelingen vil ha betydning for avtalen som helhet, og kan innebære behov for endringer også i andre punkt i avtalen.

Det anses vesentlig at en avklaring av fordeling av ansvaret omfatter hele innkrevingssystemet, og ikke bare utstyret. Bompengeselskapene ønsker å få ansvaret for de operative oppgavene knyttet til bompengeneinnkrevingen. Det oppfattes som mest effektivt at den som kjøper innkrevingsystemet er den som skal bruke det. Statens vegvesen bør ha en rådgivende og kontrollerende rolle i forhold til innkrevingsutstyret. Det ønskes ny høring, eventuelt at SD går gjennom hele avtaleverket på nytt når disse forholdene er avklart.

Bergen- Os bompengeselskap skriver at det er styrets oppfatning at veikantutstyret kan ha én av to eiere: Enten ansees oppsett for datafangst i veikanten som en del av infrastrukturen langs veien og således eies av Statens vegvesen. Alternativt eies vegkantutstyret av bomselskapet i RBPS som derved tar hånd om hele verdikjeden fra passeringen i bommen til penger på konto hos bomselskap (og en eventuell framtidig utsteder). I dag er bomselskapet ikke ansvarlig for innkjøp og vedlikeholdskontrakter av utstyret. Dermed er bomselskapet fratatt muligheten for innovasjon og kostnadsopptimaliseringer i veikanten. Styret mener derfor primært at RBPS sitt ansvar må starte ved bommen i veikanten, eller sekundært ved et digitalt grensnitt hvor Statens vegvesen leverer rådata til RBPS for videre behandling. Implisitt mener vi at ved en sekundær løsning må RBPS også fritas for økonomisk ansvar for veikantutstyret, både ved anskaffelse og vedlikehold. I denne sammenheng er det viktig å understreke at vi mener Statens vegvesen også må ta kostnad med å utvikle sentralsystem for datafangst langs veiene som skal (delvis) bompengefinansieres. Dagens praksis med å velte kostander på utviklingsprosjekter (som «Grindgut») ikke er akseptabelt. RBPS-ene har ikke noen reell innflytelse på denne type prosjekter og kan heller ikke budsjettere med slike ukjente kostnader. Dette mener vi også er argumenter for et tydelig skille mellom Statens vegvesens rolle og RBPS-enes rolle og ansvar.

Merknader: Ansvar for innkrevingsutstyret må avklares før det kan utarbeides endelig tekst på dette punktet.

❖ Punkt 17. Forholdet til utsteder

Fjellinjen skriver at det er uklar begrunnelse for hvorfor utstederrollen skal skilles ut i eget aksjeselskap, og at dette selskapet ikke skal eies av bompengeselskapet. Fjellinjen mener videre at det ikke bør legges føringer utover det som allerede ligger i EETS-direktivet, som sier at rollene skal være atskilt regnskapsmessig.

Oslo kommune mener at dersom det er slik at utstedervirksomheten inntil videre skal ivaretas av bompengeselskapene, så bør det fremgå av bompengeavtalen mellom det enkelte bompengeselskap og SD.

De fleste høringsinstansene mener at reguleringen av forholdet til utsteder er noe som bør sendes på høring på nytt når spørsmål rundt utstederrollen er avklart og man skal ta endelig stilling til hvordan utstederrollen skal organiseres.

Merknader:

At utstederrollen inntil videre skal utøves av bompengeselskapene er allerede inntatt i bompengeavtalen, jfr. pkt. 9 annet ledd. Det legges opp til at rammevilkår for utsteder og utstederforskrift sendes på høring når disse er utarbeidet. I denne avtalen anbefales det å legge inn en passus som forplikter selskapet til å inngå avtale med alle utstederselskaper som er godkjent etter fastsatte vilkår.

❖ Punkt 18.Tilsyn. Rapportering, informasjon og kontroll

Periodisk rapportering 18.2. Det settes spørsmål ved hvorfor man ikke skal forholde seg til vanlige frister for regnskap og årsberetning for aksjeselskap. I høringsforslaget er fristen for å sende inn årsregnskap, årsberetning og revisjonsberetning fra bompengeselskapet til departementet satt til 30. juni. Årsregnskap skal ifølge regnskapsloven fastsettes innen 30. juni, og innsendingen til regnskapsregisteret skal skje senest en måned etter fastsetting av årsregnskapet, i praksis innen 31. juli. Det forekommer ingen forklaring på fristen for innsending til departementet.

Merknad: Tidspunkt for rapportering foreslås endret for å samsvare med regnskapslovens frist for innsending.

Kontaktmøter (18.5). Når det møter kontaktmøtene mellom Bompengeselskapet og Departementet bemerker Oslo kommune at det i henhold til aksjeloven er generalforsamlingen som er den øverste myndighet i et aksjeselskap, herunder at det tilligger generalforsamlingen å godkjenne årsberetning og årsregnskap. Oslo kommune forutsetter derfor at kontaktmøtene som avholdes mellom departementet og regionalt bompengeselskap er av orienterende karakter, herunder at det i disse møte ikke gis signaler om hvordan selskapene bør innrette sin virksomhet. Evt. slike signaler må etter Oslo kommunes vurdering tas opp med eierne av det enkelte regionale bompengeselskap.

Bergen – Os er positiv til et formalisert samarbeid mellom SD og RBPS. Fjellinjen mener at Statens vegvesen ved vegdirektoratet må utøve tilsynsrollen og ikke regionene. Videre skriver Fjellinjen at Bomselskapene må ha et fullstendig ansvar for hele verdikjeden – både strategisk, operativt og administrativt.

Merknad: Dette anses som ivaretatt. Møtene endrer ikke ansvarsforholdene etter aksjeloven. Møtene er ment for oppfølging av avtaleforholdet.

❖ 19. Ikrafttredelse, endring og opphør av Bompengeavtalen.

Under dette punktet har det kommet svært mange, men like, reaksjoner Det hevdes at en kontrakt der kun den ene parten har rett til å endre kontrakten, og den andre parten er forpliktet til å akseptere alle endringer, ikke er en balansert kontrakt. De regionale bompengeselskapene er fylkeskommunale selskap, ikke underordnet organ i statsforvaltningen. Avtaleteksten må bli mer balansert. Om avtaleteksten likevel skulle bli

stående, bør det presiseres nærmere hvilke endringer departementet kan kreve i bompengeaftalen. Og det forutsettes at staten betaler samtlige kostnader ved endring.

Merknader: Erfaring med gjeldende bompengeaftale understreker viktigheten av at nytt avtaleregime inneholder en endringshjemmel. Som et redskap for innkreving av offentlige avgifter bør endring av selskapsstruktur og avtaleregime kunne kreves når endrede samfunnsforhold og skiftende politiske preferanser tilsier dette. Eventuelle kostnader for å implementere endringene vil normalt bli dekket av bompengemidler.

ANNET:

Vegfinans AS Forhold til tidligere inngått bompengeaftaler

Det er behov for å regulere forholdet til eksisterende bompengeaftaler, og hvordan overgangen fra dagens bompengeaftaler til nye prosjekt- og finansieringsavtaler skal skje. Det må også vurderes om det er behov for enkelte overgangsregler som gjelder generelt for alle bomselskaper som skal inngå i de regionale selskapene. Dette gjelder for eksempel om dagens bompengeaftaler skal videreføres inntil videre, eller om de må inngås på nytt.

Merknader: Selskap som inngår i de nye regionale bompengeselskapene vil måtte forpliktes etter nytt avtaleregime. Frivillighet med hensyn til å inngå i de regionale selskapene begrunner at nytt avtaleregime legges til grunn uten overgangsordninger.

Vegfinans – eget punkt 9

Avtaleutkastet mangler bestemmelser om kapitalisering og finansiering av det regionale bompengeselskapet og eventuelle prosjektselskap. Det bør fremgå at det regionale bompengeselskapet og eventuelle prosjektselskap kan finansieres med både egenkapital og (ansvarlige) lån fra eierne. Ansvarlige lån må likestilles med aksjekapital. Dersom det blir en adgang til å KPI-justere aksjekapitalen, slik det er i dagens bompengeaftaler, må det også være adgang til å beregne renter på (ansvarlige) lån på tilsvarende måte.

Merknad: Utover å åpne for bruk av bompengemidler for innløsning av aksjeposter i selskap som ønskes innlemmet i nye regionale bompengeselskap, jfr. pkt. 7 og pkt. 12.1, er det ikke lagt opp til endringer i forhold til gjeldende bompengeaftale på dette punkt. Dette innebærer at det ikke skal foretas renteberegning eller utdeles aksjeutbytte på innskutt aksjekapital. Utbetaling av renter og utbytte vil under enhver omstendighet ikke være forenlig med veglovens brukshjemmel.

Dersom eierne velger å benytte ansvarlige lån som alternativ til aksjekapital skal det ikke beregnes og utbetales rente på dette lånet.

Bergen – Os bomselskap AS

Vedrørende rabattstruktur. Den generelle bompengeaftalen sier ikke noe om dette, men takst- og rabattstruktur går rett i kjernen for den lokale motivasjonen for å etablere bompengeselskap. Resonnementet er at kostnaden med innkreving etter registrert passering

med bombrikke, er så vidt mye lavere enn alternativt å kreve inn bompenger ved bildebehandling og delvis manuell behandling. Styret vil be Vegdirektoratet og departementet vurdere om en slik endring av rabattstrukturen tjener bransjens formål. Selv om vårt prosjekt ennå ikke er i posisjon til å kreve inn bompenger, ser styret for seg betydelig lokal motvilje mot å redusere rabattprosenten dersom ikke utgangsprisen for passeringen på det aktuelle prosjektet reduseres tilsvarende. Styret minner om betydningen av en «provenynøytral» omlegging slik at eksisterende bomprosjekter ikke mister inntekter på grunn av bompengereformen. Erfaringer fra rushtidsavgift i Bergen viser hvor krevende dette er.

Merknader: Spørsmålet reguleres ikke av bompengeavtalen.

Fjellinjen

OPPSUMMERING: Skal bompengeselskapene ansvarliggjøres for egen effektivitet må de også ha eierskap til verdikjeden. Før dette er på plass så er det vanskelig å vurdere hensiktsmessigheten med høringsutkastet, herunder hvorvidt de føringer og bakenforliggende hensyn som angitt i Meld. St. 25 (2014–2015) vil bli realisert. Avtaleverket mellom partene i bompengibransjen og myndighetene bør fokusere på rammevilkår og ikke være detaljbeskrivende. En detaljregulering hindrer videreutvikling av bransjen. Det er viktig at partene i avtalene er reelle for å sikre en hensiktsmessig og effektiv forvaltning av avtaleverket. Den som forvalter avtalen må også være avtalepart. Avtalepartene er likeverdige med hensyn til endringer i avtalen.

Merknader: Bompengeselskapene er viktige aktører for å nå politisk fastsatte mål for vegutbygging i samfunnet. Som et redskap for offentlig avgiftsinnkreving vil avtaleregimet måtte være detaljert. Hensynet bak selskapetableringen tilsier at balanse i betydningen jevnbyrdighet mellom avtalepartene ikke er en forutsetning. Det er offentlig avgiftsinnkreving det må fokuseres på, ikke på selskapsforhold. På den annen side er grunnlaget for offentlig styring med selskapene nedtonet i nytt avtaleregime, i det det i første rekke er etterfølgende kontroll avtalen hjemler.

2. PROSJEKTAVTALEN

Vegdirektoratet vil som myndighetsorgan være avtalepart etter den enkelte Prosjektavtale. Dette er en offentligrettslig avtale som vil gi bompengeselskapet/prosjektselskapet rett til låneopptak og bompengeinnkreving i samsvar med Stortingets vedtak for det enkelte prosjekt.

Punkt 4. Bompengeinnkreving

❖ Punkt 4.1 Rett til å kreve inn bompenger

Vegfinans AS mener det bør fremgå av avtalen at det i tillegg til å være en rett å kreve inn bompenger, også er en plikt å gjøre dette. Dette for å lette saksbehandling overfor trafikanter som nekter å betale skyldige bomavgifter.

Merknader: Det vil ikke være problematisk å ta inn en bestemmelse om bompengeselskapets plikt til å innkreve bompenge. Spørsmålet er om det er nødvendig. Selskapets finansieringsplikt samt dets plikt etter Prosjektavtalens om å følge Takstretningslinjene, vil kunne være tilstrekkelig. Trafikantene betalingsplikt følger på sin side av betalingsforskriften eller regelverk som er foreslått å erstatte denne.

❖ Punkt 4.2 Retten til å ta opp lån

Flere fylkeskommuner kommenterer at Departementet skriver at det skal stilles selvskyldnerkausjon fra kommunene/fylkeskommunene. Det vises til forslag til ny kommunelov. I sin vurdering kan en (fylkes)kommune komme til at en selvskyldnerkausjon kan være for høy risiko i forhold til (fylkes)kommunens tåleevne, mens andre typer garantier kan gis. Det bør derfor være opp til garantisten å bestemme hvilken type garanti som skal gis. § 4.8 må endres tilsvarende.

Merknader: I NOU 2016:4 Ny kommunelov uttales det at det «i enkelte tilfeller kan være snakk om å stille garantier hvor ansvaret går utover det kommunen kan tåle av tap dersom garantiansvaret mot formodning blir gjort gjeldende. Det alminnelige utgangspunktet vil være at dette må anses å innebære vesentlig økonomisk risiko, selv om sannsynligheten for tap er lav. Etter omstendighetene kan det likevel være et særlig eller tvingende behov for at kommunen stiller kausjoner av betydelige beløp. Et eksempel er kausjonene som fylkeskommunene stiller i bompengeprojekter. Utvalgets hensikt er ikke at loven skal være til absolutt hinder for garantier som ut fra brede samfunnsmessige hensyn er nødvendige, selv om beløpene er store.»

Under henvisning til forarbeidene til ny kommunelov anses det at bompengeaftalen ikke bør endres på det aktuelle punkt.

❖ Punkt 4.6 Takst og rabattsystem

Nye Veier AS skriver at avtaleutkastet bør inneholde fastsatte frister for når Selskapet/Prosjektselskapet skal forelegge endelig takst- og rabattsystem for Statens vegvesen og når sistnevnte skal ha vedtatt opplegget. Statens Vegvesen må videre forplikte seg til å behandle søknader om takster innen gitte frister. Dette vil sikre forutsigbarhet med hensyn til når innkrevningen kan starte og stabilitet rundt Selskapet/Prosjektselskapets driftsituasjon.

Vegfinans AS mener at beslutning om endring av takster etter at innkreving er startet, må ligge hos bompengeselskapene som del av deres operative oppgave og ansvar. Dette gjelder som et minimum beslutning om endring av takster med grunnlag i økning i konsumprisindeksen. Økning av takster der økonomien i et prosjekt er dårligere enn forutsatt, og det er risiko for at garantisten kan komme i ansvar, blir normalt behandlet politisk hos garantisten etter innstilling fra bompengeselskapet/prosjektselskapet.

Vegfinans AS kan ikke se behov for at Vegdirektoratet skal ha vedtaksmyndigheten for mulige takstøkninger i disse tilfellene.

Aust- Agder Fylkeskommune mener at valg av indeks for justering av takstene i byggeperioden av et prosjekt, må avspeile Vegvesenet/Nye Veiers eksponering mot prisstigning.

Merknader: Det er ikke lagt opp til at overgangen til regionale bompengeselskap skal endre på dagens praksis knyttet til takstendringer.

❖ Punkt 4.8 Forlengelse av bompengeperioden eller økning av takster

Flere fylkeskommuner mener at § 4.8 må endres tilsvarende som § 4.2.

Videre kommenterer fylkeskommunene § 4.8 2. ledd som sier at takstøkning/økt innkrevingsperiode i de tilfeller der fylkeskommunal garanti er i risiko for å bli utløst, må godkjennes av Vegvesenet. Fylkeskommunene i sine garantierklæringer forutsetter at dette skjer. Fylkeskommunen kan ikke risikere å komme i en situasjon hvor garantien blir utløst fordi Vegvesenet ikke formelt har godkjent takstøkninger/økt innkrevingsperiode. Her må Vegvesenets godkjenning begrenses til kun å sjekke at risiko for garantiutløsning foreligger, og godkjenning må være automatisk utover dette.

Merknader: Garantien bør være sekundær når det gjelder takstøkning/ forlenget innkrevingsperiode. Garantien bør først utløses tross gjennomført takstregulering, ikke pga. manglende takstregulering. Likevel bør automatikk i takstreguleringen ikke avtales. Statens vegvesen bør fortsatt ha myndighet til å vurdere rimeligheten ved takstregulering i forhold til garantiutløsning. Takstregulering/forlenget innkrevingsperiode gjelder publikums avgiftsplikt, og bør fortsatt være en myndighetsoppgave.

Vegfinans har lagt til fem egne punkt:

- 4.10 Innkrevingsystem

Utkast til prosjektavtale mangler nærmere regulering av innkrevingssystemet, herunder ansvar for og gjennomføring av anskaffelse av innkrevingsutstyr, graving, montering, og andre praktiske forhold ved etablering av bomstasjon, osv. Nærmere utforming vil avhenge av regulering av rolle- og ansvarsfordelingen i bompengavtalen. Det er også behov for å regulere interoperabilitet med andre bomanlegg, utsteder, osv. Nærmere utforming vil avhenge av regulering av rolle- og ansvarsfordelingen i bompengavtalen. Det er i avtaleutkastet forutsatt at det skal inngås en driftsavtale mellom det regionale bompengeselskapet/prosjektselskapet og Statens vegvesen. Bompengeselskapene ønsker som nevnt at ansvar for vegkantutstyr blir overtatt formelt og reelt av bompengeselskapene. Dersom dette blir en realitet vil det være begrenset eller intet behov for noen driftsavtale. Dersom det likevel skulle være behov for å opprettholde en driftsavtale, må det utarbeides en ny mal for driftsavtaler. Det må samtidig gis anledning til å kommentere denne når det foreligger en avklaring på ansvars- og rollefordelingen.

- 4.11 Forholdet til utsteder

Det er trolig behov for nærmere regulering av forholdet til utsteder også i prosjektavtalen. Dette gjelder for eksempel utstedergodtgjørelse, overgangsregler, med mer. Nærmere utforming vil avhenge av regulering av utstederrolle i bompenggeavtalen.

- *4.12 Fellesfakturerings*

Reformen har fokus på brukervennlighet og kostnadseffektivisering. Et av virkemidlene i denne forbindelse er implementering av et fellesfaktureringsystem innenfor regionen, der det regionale selskapet står for innkrevingen på vegne av prosjektselskapene. Vegfinans arbeider med en slik fellesfaktureringsløsning. Idriftsettelse vil avhenge at systemet er endelig utviklet og testet, og at det er kostnadmessig forsvarlig å innføre fellesfaktureringsystemet.

- *4.13 Overskytende midler*

Det bør vurderes å innta en henvisning til bompenggeavtalens bestemmelser om overskytende midler, på samme måte som det allerede er inntatt i utkast til finansieringsavtale. Alternativt må bestemmelsen tas ut fra finansieringsavtalen.

- *4.14 Dokumentasjon og informasjon*

Prosjektselskapet må ha en egen rett til å få informasjon og dokumentasjon. Vi foreslår at det inntas en generell bestemmelse med henvisning til tilsvarende bestemmelser i bompenggeavtalen.

- ❖ **Punkt 5. Avtalens varighet**

Flere fylkeskommuner kommenterer punkt § 5.2 Her gjelder samme problemstilling som § 19.2 og 19.3 i bompenggeavtalen. Det er kun departementet som kan kreve endringer. Fylkeskommunene mener at det her må fremkomme at i slike tilfeller må staten dekke alle kostnader som oppstår, både i prosjektselskapet, morselskapet og hos garantist. På generelt grunnlag ønsker fylkeskommunene en vurdering av hvorfor det fortsatt er slik at det er fylkeskommunene som skal stille med garantiansvar for utbygging av riksveger.

Merknader: Synspunktene under dette punkt er kommentert i tilknytning til andre deler av avtaleverket. Når det gjelder sistnevnte synspunkt, synes fylkeskommunens garantiansvar å kunne begrunnes med fylkeskommunens antatte interesse i riksveg på sitt område, og ut fra fylkeskommunens eierskap til bompengeselskapet som ansvarlig for opptatte lån.

3. FINANSIERINGSAVTALEN

Finansieringsavtalen er en privatrettslig avtale som inngås mellom bompengeselskapet/prosjektselskapet og oppdragsgiver for det enkelte prosjekt. Oppdragsgiver kan være Statens vegvesen, Nye Veier AS eller andre. Finansieringsavtalen angir de nærmere vilkårene for bompengeselskapets/prosjektselskapets finansieringsplikt, og sikrer oppdragsgivers rett til rekvirering av bompengemidler

❖ Generelt

Nye Veier AS er opptatt av at det må være et forutsigbart tidsløp mellom inngåelse av Prosjektavtale og Finansieringsavtale for et konkret prosjekt. I et likviditetsperspektiv trenger Nye Veier forutsigbarhet for når de kan starte rekvirering av bompenger for slik å være i stand til å optimalisere framdrift i prosjektet. En måte å sikre dette på kan være å ha en fast framdriftsplan for samhandling mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet (Prosjektavtale), Oppdragsgiver (Finansieringsavtale) og Selskap/Prosjektselskap. Framdriftsplanen bør ha faste tidsvinduer og det må klart fremgå når partene skal ha signert henholdsvis Prosjektavtale og Finansieringsavtale. Tidsvinduene bør styres av dato for når et prosjekt er vedtatt i Stortinget. Nye Veier foreslår at Prosjekt- og Finansieringsavtale skal være signert senest 3 måneder etter at bompengeprojektet er vedtatt i Stortinget.

Merknader: Det foreslås ikke å endre teksten ved å legge inn generelle tidsfrister. Dette må avklares i det enkelte prosjekt avhengig av hvor raskt det er behov for midler.

❖ Finansiering av bompengeprojektet

Punkt 4.2 [Selskapet/Prosjektselskapet]s plikt til å [del]finansiere bompengeprojektet

Nye veier AS skriver at utkastet operer med en to-delning i beskrivelse av bruken av bompengemidlene i avtalens punkt 4.2 og 4.3. Definisjon og beskrivelse av bompengemidler, bruken av bompengemidlene og hva som anses som bompengevirksomhet, må være lik i alle avtalene.

Merknader: Dette anses som ivaretatt.

Punkt 4.5 Prisstigning i utbyggingskostnadene

Som under punkt 4.6 under Prosjektavtalen framhever Aust-Agder fylkeskommune at bomselskapet skal dekke sin andel av prisstigningen, men valg av indeks i byggeperioden av et prosjekt må avspeile Vegvesenet/Nye veiers eksponering mot prisstigning.

Merknader: Dette anses som ivaretatt gjennom bruk av anleggsindeksen i byggeperioden.

Punkt 4.6 Kostnadsøkninger

Vegfinans AS og Nye veier har mye de samme innvendingene mot dette punktet.

I utkastet står det at kostnadsøkning som skyldes forsering av utbyggingsperioden, bare skal dekkes av «Selskapet/Prosjektselskapet innenfor rammen av innsparte renteutgifter og andre innsparte kostnader i utbyggingen for [Selskapet/Prosjektselskapet] som følge av den forserte utbyggingen.»

Vegfinans AS skriver at det kan by på utfordringer å beregne denne andelen. Hva er for eksempel start og stopptidspunkt for renteberegningen? Hva om forseringen innebærer innsparing i andre deler av prosjektet? Vegfinans AS kan ikke se at det er et reelt behov for denne bestemmelsen og foreslår at denne bestemmelsen fjernes, og at alle økte kostnader håndteres på samme måte, uavhengig av årsaken til kostnadsøkningen.

Nye Veier AS skriver at de i teorien er enig at dette kan være en naturlig bestemmelse, men i praksis ser de noen utfordringer. Når er for eksempel start og stopptidspunktet for forseringen, og når skal Selskapet/Prosjektselskapet starte og stoppe renteberegningen i en slik situasjon? Det er også naturlig å tenke seg at en forsering kan medføre kostnadsreduksjoner i andre kostnadselementer. Etter Nye Veier AS oppfatning må enten bestemmelsen fjernes eller klargjøres ytterligere.

Merknader: Foreslått tekst er lik tekst i eksisterende avtaleverk. Det foreslås at denne blir videreført.

Punkt 4.8 Opphør av [Selskapet/Prosjektselskapet]s finansieringsbistand

Vegfinans AS skriver at det regionale bompengeselskapet og eventuelle prosjektselskap har et behov for avklaring av når oppdragsgiver vil stanse å kreve penger til finansiering av et bompengeprojekt. Dette henger blant annet sammen med forutsigbarhet knyttet til opptrekk av finansiering hos långiver, start på nedbetaling av gjeld, med mer. Vegfinans AS har lagt inn forslag til bestemmelser som regulerer dette nærmere i avtaleutkastet.

Merknader: Dette anses som noe som bør ivaretas gjennom rekvireringsplaner.

❖ Punkt 5. Utbetaling til Oppdragsgiver

Fylkeskommunene Sogn og Fjordane fylkeskommune, Vest- Agder fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune og Rogaland fylkeskommune mener at bompengeselskapet bør få løpende informasjon om utviklingen i prosjektkostnader, for bedre å kunne planlegge opplåning og finansiering. Det er i dag for lite forutsigbart hvor mye som blir rekvirert, når, og det bør vurderes om det er mulig å avtafefeste mer bindende planer for rekvirering. Det er i utkastet til forskrift satt en generell betalingsfrist på 14 dager, fylkeskommunene vil

Merknader: Dette anses som noe som bør ivaretas gjennom rekvireringsplaner.

❖ Punkt 6. Oppdragsgivers oppgaver og ansvar

6.1 Åpning av veg og innkreving av bomavgifter

Vegfinans AS skriver at det regionale bompengeselskapet og eventuelle prosjektselskap har behov for avklaring og forutsigbarhet knyttet til ferdigstillelse av utbygging og oppstart av innkreving.

Merknader: Forholdet anses tilstrekkelig regulert i avtaleutkastet, herunder ved bestemmelser om ansvar ved forsinkelse.

Vegfinans sitt Punkt 6.3 Dokumentasjon og informasjon

Finansieringsavtalen kan inngås med andre oppdragsgivere enn Statens vegvesen, f.eks. Nye veier AS. Det regionale bompengeselskapet og eventuelle prosjektselskap må ha en egen rett til å få informasjon og dokumentasjon fra Oppdragsgiver.

Ikrafttredelse og varighet

Punkt 7.3 endring av Finansieringsavtalen

Aust–Agder fylkeskommune, jf kommentar som for punkt 19.2 i Bompenggeavtalen.

(Aust – Agder fylkeskommune 19.2 Bompenggeavtalen: Det er føreslått at departementet med seks månedars varsel kan krevje endringar i avtalen. Fylkesrådmannen meiner at ein kontrakt der den eine parten har rett til på eiga hand å endra kontrakten, og der den andre parten er forplikta til å akseptere alle endringar som måtte koma, ikkje er ein balansert kontrakt. Dei regionale bompengeselskapa er fylkeskommunale selskap, ikkje underordna organ i statsforvaltninga. Avtaleteksten må bli meir balansert. Om avtaleteksten likevel vert ståande, bør det presiserast nærmare kva endringar departementet kan krevje i bompenggeavtalen.)

Merknader: Det er viktig at det offentlige gis hjemmel for endring av avtalen. Innkreving av offentlige avgifter på vegne av det offentlige samt selskapenes avtalebaserte driftsbegrensninger tilsier at avtaleforholdet rettslig sett ikke kan karakteriseres som en gjensidig bebyrdende avtale mellom to likeverdige parter. At avtalepartene således ikke er jevnbyrdige, medfører likevel ikke at det kan hevdes å være ubalanse i avtaleforholdet.
