



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/1230-

16.03.2017

### **Ny rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren**

Vi viser til arbeidet med gjennomføring av bompengereformen og til brev fra Vegdirektoratet av 9. september 2016 om rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren med vedlegg (brevet) og til etterfølgende dialog. Kopi av brevet følger vedlagt.

I lys av omorganiseringen av bompengesektoren skal også rolle- og ansvarsdelingen i sektoren vurderes som en del av bompengereformen. I nevnte brev gjorde Vegdirektoratet (VD) vurderinger av i alt 21 ulike oppgaver.

### **Hovedkonklusjon**

Samferdselsdepartementet gir sin tilslutning til de vesentlige hovedtrekkene i SVVs anbefaling. Konkret fastlegger departementet ansvarsfordelingen slik det blir beskrevet i de etterfølgende avsnittene.

Videre ber SD om at VD i dialog med de RBPSene fastsetter frister for ansvarsovertakelse for de enkelte ansvarsområdene slik at både SVV selv og RBPSene kan planlegge sine aktiviteter, se omtale av hvert enkelt ansvarsområde nedenfor.

SD understreker at endringene i ansvarsfordelingen mellom bompengeselskap og SVV forutsetter at det er inngått en ny bompengeavtale med det respektive RBPS. For bompengeselskap som eventuelt velger å stå utenfor de regionale bompengeselskapene gjelder ansvarsfordelingen i utgangspunktet uendret slik som beskrevet i eksisterende bompengeavtaler, dersom disse ikke endres gjennom forhandlinger.

Postadresse

Kontoradresse

Telefon\*

Saksbehandler

22 24 90 90

Tone Førland

postmottak@sd.dep.no

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

Org no.

Hardeland

972 417 904

22 24 83 41

Problemstillingene knyttet til ny rolle- og ansvarsdeling involverer mange og komplekse problemstillinger som det skal tas stilling til, og vi ber VD om å vurdere om det er behov for et snarlig møte med Samferdselsdepartementet (SD) for å diskutere ev. spørsmål som måtte oppstå som følge av dette brevet.

### **Overordnede prinsipper for fordeling av oppgaver og ansvar**

VD skiller i brevet mellom myndighetsoppgaver, samordningsoppgaver og operative oppgaver. SD viser til at på tvers av disse tre kategoriene kommer bompengerelaterte oppgaver knyttet til funksjonen som oppdragsgiver, dvs. oppgaver som Statens vegvesen (SVV) i dag utfører i sin rolle som oppdragsgiver overfor bompengeselskapene – ikke som myndighets- eller samordningsorgan. Nye Veier AS har på samme måte som SVV rollen som oppdragsgiver for sine prosjekt.

SDs tilnærming i vurderingen av ny rolle- og ansvarsdeling er at staten fastlegger en rolle- og ansvarsdeling som er tilpasset den vedtatte organiseringen av bompengesektoren – der fem permanente, mer profesjonelle, regionale bompengeselskap skal stå for bompengeneinnkrevningen i fremtiden, og der SVV i utgangspunktet skal være et myndighetsorgan. Når det gjelder samordningsoppgavene i sektoren, må disse prinsippene balanseres mot at SVV også har ansvar for å påse en enhetlig, effektiv og velfungerende bompengeneinnkreving i hele landet. Oppsummeringsmessig legger SD til grunn følgende hovedmodell for ny rolle- og ansvarsdeling:

- SVVs ansvar skal i utgangspunktet knyttes til etatens rolle som myndighetsorgan ("SDs forlengede arm" og forvalter av et enhetlig system), og SVV skal beholde det som er rene **myndighetsoppgaver**.
- De regionale bompengeselskapene (RBPS) bør i utgangspunktet ha ansvar for **operative oppgaver** knyttet til innkrevningen, og oppgavene bør i stor grad overføres fra SVV til de regionale bompengeselskapene (RBPS). Gjennom arbeidet med reformen har RBPSene gitt uttrykk for at de støtter denne vurderingen, fordi de ønsker å få bedre kontroll og eierskap på verdikjeden for hele innkrevningen. Når utstederselskapene blir utskilt fra bompengeselskapene, skal utstederne i hovedsak overta operative oppgaver knyttet til egen virksomhet. Ved å gi de RBPSene større ansvar for de operative oppgavene, vil SVV i mindre grad få direkte innsyn i selskapenes operasjonelle forhold, og dette vil måtte kompenseres for gjennom KPI-rapportering og tettere oppfølging av selskapene.
- Ansvaret for flere av **samordningsoppgavene** er nært knyttet til bompengeselskapenes virksomhet, og bør i stor grad legges til de RBPSene på sikt, dersom de finner frem til en godt egnet og mulig samarbeidsform. Inntil de RBPSene er tilstrekkelig etablert og har funnet frem til gode og mulige samarbeidsformer, vil imidlertid SVV ha en viktig samordnende rolle – også for slike oppgaver. Andre samarbeidsoppgaver er knyttet til myndighetsrollen – der SVV har et ansvar for en velfungerende, enhetlig bompengeneinnkreving. Disse oppgavene skal legges til SVV.

SD legger til grunn at denne hovedmodellen er styrende for utformingen av den nye rolle- og ansvarsdelingen. Det at et fåtall selskap vil velge å stå utenfor organiseringen en tid fremover, vil ikke være styrende for utformingen av den nye rolle- og ansvarsdelingen. Disse selskapene må ta konsekvensene av å stå utenfor og får dermed ikke uten videre ta del i den samme effektiviseringen av sektoren.

Som nevnt i siste kulepunkt over, er det på enkelte områder nødvendig å se hvordan samarbeidet mellom de RBPSene utvikler seg, og hvilken form det vil få, før endelig beslutning tas. Dette gjelder særlig for oppgaver som ligger i skjæringspunkt mellom operative oppgaver og samordningsoppgaver.

Når det gjelder fordeling av de enkelte oppgavene, støtter vi i stor grad SVVs anbefaling, men på noen punkter mener SD at en annen ansvarsdeling vil være mer hensiktsmessig, se nærmere omtale senere i brevet.

For hver enkelt oppgave la SVV fram en anbefaling på kort og lang sikt, jf. vedlegg. I gjennomgangen i resten av brevet er nummer for hver oppgave ihht. SVVs gjennomgang satt i parentes.

## **1. MYNDIGHETSOPPGAVER (1-6)**

### **1.1. Generelle myndighetsoppgaver (3-6)**

Myndighetsoppgavene er i SVVs anbefaling til rollefordeling definert som:

"Konkretisere og håndheve de overordnede rammene som Stortinget fastlegger for bompengerevisjonen."

Noen av oppgavene som er beskrevet under myndighetsoppgaver i SVVs anbefaling er fullt ut myndighetsoppgaver i henhold til definisjonen. Dette gjelder følgende oppgaver:

- Fastsette rammevilkår for bompengeselskapet og bompengeprojektene (3)
- Tilsyn med RBPS og følge opp etterlevelse av bompengeavtalen (4)
- Klageinstans for brukerne/trafikanter (5)
- Overordnet policy- og regelverksutvikling (6)

#### SDs vurdering

Det er naturlig at disse oppgavene i sin helhet ivaretas av Statens Vegvesen som myndighetsorgan. SD understreker at tilsynsrollen ovenfor aktørene i bompengesektoren, både bompengeselskap (operatører) og utstedere, vil være en sentral oppgave for SVV for å sikre at formålene for reformen, slik de er reflektert i det nye avtaleverket, nås.

Siden øvrige oppgaver beskrevet under myndighetsoppgaver også inneholder elementer som går ut over en ren myndighetsoppgave og at fremtidig ansvarsforhold derfor ikke synes like åpenbare, beskrives de særskilt, se under.

Andre oppgaver berører etter SDs vurdering også rollen som oppdragsgiver og rollen som operatør (RBPS). De er knyttet til arbeidet frem til Bompengeproposisjon (1-2), som omfatter:

- Utredning av generell bomstasjonsløsning og – plassering i tidlig fase. (1)
  - Oppgaven går fra forhåndsvurderinger av bompengepotensialet til vurdering av bomstasjonsplassering, inntektsgrunnlag, omkjøringsveger osv.
  - Vurderingene henger nært sammen med utredning og planlegging av selve vegprosjektet og gjennomføres som regel før reguleringsplanarbeidet starter.
- Forberede og utarbeide grunnlag for lokal behandling, kvalitetssikring/KS2 og bompengeproposisjon. (2)
  - SVV og Nye Veier har i dag ansvar for å forberede, utarbeide og fremme saksgrunnlag for endelig lokalpolitisk behandling for sine respektive prosjekt. Arbeidet skal være i tråd med SDs føringer og retningslinjer for bompengeprojekt.
  - SVV utarbeider grunnlag for KS2 for sine prosjekt. Prosjekt under Nye Veier AS er som statlig eide aksjeselskap ikke underlagt KS2, men Nye Veier har et helhetlig ansvar for kvalitet og kvalitetssikring for sine prosjekt. SVV vil ha en viktig rolle i å bistå SD med kvalitetssikring av Nye Veiers prosjekt.

For begge disse oppgavene er det etter SDs vurdering viktig at ansvarsdelingen knyttes til de ulike rollene og at kommunikasjonen mellom de ulike aktørene er god, se tekstboks under. Vi vil også benytte muligheten til å minne SVV om rollen som SDs underliggende etat som har en viktig rolle i å bistå SD med kvalitetssikring av Nye Veiers finansieringsplaner.

*SD fastlegger at*

- Ansvar for gjennomføringen av arbeidet fram til bompengeproposisjon legges til oppdragsgiver (Statens Vegvesen / Nye Veier AS) for bomprosjekt på nye veganlegg og til vegeier for bomprosjekt på eksisterende vegnett.
- Statens vegvesen/Nye Veier AS skal involvere RBPS på hensiktsmessig måte og tidspunkt.
- Vi ber SVV i denne sammenheng å være bevisst etatens ulike roller som hhv. myndighetsorgan og oppdragsgiver. I dette ligger et ansvar hos VD til å bistå med å kvalitetssikre Nye Veiers finansieringsplan, proposisjonsutkast m.m. når SD ber om det.

## **1.2. Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy (7)**

I forbindelse med forskrift om obligatorisk brikke for tunge kjøretøy i næring må det opprettholdes et tilfredsstillende distribusjonsapparat for utenlandske kjøretøy som kommer til Norge. Dette organiseres i dag av VD og utføres operativt av Fjellinjen (i rollen som utsteder).

Utstedelse av avtaler og brikker er prinsipielt en utstederoppgave. Etterhvert vil de godkjente utstederne i AutoPASS-systemet stå i konkurranse til hverandre, og ansvaret for et tilfredsstillende distribusjonsapparat kan vanskelig gis til utstederne samlet. SD ser derfor et behov for en overordnet koordinering fra myndighetenes side.

*SD fastlegger at*

- Statens Vegvesen skal ivareta en overordnet koordinering for å sikre et tilfredsstillende distribusjonsapparat for obligatorisk brikke. Det innebærer også en tilrettelegging i form av avtaler for samarbeid med tollvesen og fergeselskap på grensen til Norge.
- Operative oppgaver skal konkurranseutsettes, etter at separate utstederselskap er etablert. Alle godkjente utstedere i AutoPASS-systemet skal gis anledning til å konkurrere om tjenesten «distribusjon av obligatorisk brikke for tunge kjøretøy».

*Videre tiltak:*

- SD ber SVV om å videreføre og eventuelt optimere dagens ordning inntil de operative oppgavene kan konkurranseutsettes.

### **1.3. Generelle kommunikasjonsoppgaver (8)**

Kommunikasjonsoppgavene omfatter å gi informasjon om det norske bompengesystemet til brukere og andre. SVV har satt dette opp som en myndighetsoppgave (informasjon om det norske bompengesystemet), men etter SDs vurdering kommer vi fort over på både operative oppgaver (gi informasjon til egne kunder) og samordningsoppgaver (informasjon til brukere i flere /alle RBPS).

SVV har hatt en sentral rolle i informasjonsarbeidet til nå, og har bl.a. ansvar for nettsiden autopass.no og AutoPASS-telefonen (02012). SD mener at ansvarsdelingen i ny organisering bør ta utgangspunkt i aktørenes ulike roller, se tekstboks under, og at SVVs rolle bør knyttes til rollen som myndighetsorgan. Vi mener at kundekontakten er så tett knyttet til bompengeselskapenes drift at det er naturlig at RBPS har eierskap til informasjon om og kommunikasjon med sine kunder. Vi legger derfor til grunn at SVV og RBPSene sammen vurderer når og hvordan RBPSene kan ivareta et enhetlig/samordnet informasjons- og kommunikasjonsansvar for alle brukere av det norske bompengesystemet, herunder for autopass.no (samordningsoppgave).

*SD fastlegger at:*

- RBPS har ansvar for å gi tilstrekkelig og god informasjon om alle bompengeprojekt i sine respektive regioner. (Takster, rabattordning, strekning/prosjekt innkrevningen omfatter, planlagt avvikling av innkrevningen, kontaktpunkter for kundehenvendelser mv).
- Statens Vegvesen har som myndighetsorgan ansvar for å gi overordnet informasjon om det norske bompengesystemet, og til å henvise til nettsidene til RBPSene og etter hvert alle utstedere. Informasjon om takstvedtak og klageadgang ifbm. oppstart av nye anlegg anser vi som en myndighetsoppgave som også i det videre ivaretas av SVV.
- SVV og Nye Veier AS har som oppdragsgivere ansvar for å inkludere relevant informasjon om bompengeprogget i kommunikasjonen/informasjonen om sine respektive prosjekt.
- Kundehenvendelser (f.eks. spørsmål om avtaler, brikkebruk, takster og fakturaer) vil etter utskilling av utsteder i stor grad bli rettet til utsteder. Inntil videre vil RBPS ha ansvar for dette informasjonsbehovet knyttet til kunder med og uten avtale.

*Videre tiltak:*

- SD oppfordrer RBPSene til å samarbeide om enhetlig informasjon til brukeren. SD ber VD og RBPSene å vurdere hvordan sistnevnte i samarbeid kan forvalte informasjonsansvaret for bompenginnkrevningen i Norge i fremtiden, herunder vurdere om og når ansvaret for [www.autopass.no](http://www.autopass.no) kan flyttes fra VD.
- Vi ber VD om å foreslå en tidsplan for å overføre oppgaver til RBPS, i den grad Statens Vegvesen i dag gjennomfører oppgaver som skal ivaretas av RBPS. Det forutsettes at oppgavene ikke overføres til RBPS før disse kan ivareta oppgavene.

#### **1.4. Godkjenning av operatører og tilsyn med disse (deler av 9)**

Etter etableringen av de fem RBPS har Norge en landsdekkende organisasjonsstruktur for bompengeselskapene som operatører. En operatør har ansvar for innkrevningen. Alle nye bompengeprojekt skal legges til ett av de RBPSene.

*SD fastlegger at:*

- Godkjenning av og tilsyn med eventuelle nye operatører er en oppgave for Statens Vegvesen som myndighetsorgan.

#### **1.5. Godkjenning av utstedere og tilsyn med disse (deler av 9 og 17)**

Alle selskap som skal drive som utstedere av avtaler og brikker i AutoPASS-systemet må oppfylle tekniske og finansielle krav. De samme kravene gjelder for offentlig eide utstedere, EETS-utstedere, utstedere som er etablert i Norge gjennom EasyGo samarbeidet og

uavhengige utstedere. Det skal etableres en godkjenningsprosess for utstedere. Vi kommer tilbake til dette når utkast til rammeverk for utsteder er klart. I tillegg må det etableres et systematisk testregime. Godkjenning av utsteder vil omfatte:

- Sjekke utstederens kvalifikasjoner
- Inngåelse av utstederavtale
- Teknisk test av at utstederens brikker er i henhold til gyldig AutoPASS-spesifikasjon
- Teknisk test av utstederens datagrensesnitt mot bompengeselskapene (operatørene), i henhold til AutoPASS-spesifikasjon.
- Teknisk test av samspillet mellom utstederens brikker og vegkantutstyret hos RBPS.

Når det gjelder de to siste kulepunktene, gjennomføring av tester mot de ulike bompengeselskapenes systemer/utstyr, mener SD at hele ansvaret for kontroll og godkjenning av utsteder bør legges til SVV, ikke delvis hos RBPS. Dette fordi vi mener det ville kunne gi for omstendelige prosedyrer og vanskeliggjøre markedstilgangen for nye utsteder dersom de RBPSene får et selvstendig ansvar her. SD legger til grunn at det at et helhetlig ansvar plasseres hos myndighetsorganet vil gi forutsetninger for en raskere og mer enhetlig godkjenning av utsteder. Det er like fullt viktig at RBPSene bistår i den tekniske godkjenningen.

*SD fastlegger at:*

- Godkjenning og tilsyn med utsteder er en oppgave for Statens Vegvesen som myndighetsorgan.
- Statens Vegvesen skal være et sentralt kontaktpunkt for utstederne for alle henvendelser som ikke gjelder operativ drift.
- Statens Vegvesen har hovedansvaret for gjennomføring og fremdrift i hele godkjenningsprosessen.
- RBPS har en aktiv medvirkningsplikt ved lokale tester av samspillet mellom brikke og vegkantutstyr.

## **2. SAMORDNINGSOPPGAVER**

### **2.1. Forvalte AutoPASS samordnet betaling (12)**

AutoPASS samordnet betaling betegner et sett av oppgaver som i dagens ansvarsfordeling gjennomføres av Statens Vegvesen for å sikre interoperabilitet og et optimalt samvirke mellom aktørene. Delvis dekkes disse oppgavene gjennom fastleggelse og forvaltning av avtaleverket med RBPS og utsteder. Teststrategi for vegkantutstyr, brikker og systemløsning fastlegges i forbindelse med godkjenningsprosedyrene og spesifikasjonene for de enkelte komponentene og grensesnittene.

SD legger til grunn at SVV inntil videre fortsatt bør ha dette ansvaret, men at dette kan endres i lys av hvordan samarbeidet mellom RBPSene viser seg å bli og utviklingen i arbeidet med ny systemløsning.

*SD fastlegger at:*

- Anskaffelse og forvaltning av en formidlingssentral (ACFC) og en avtale for sentral nøkkelhåndtering skal vurderes i forbindelse med planleggingsfasen for ny systemløsning. Tildeling av ansvaret skal vurderes nærmere i den sammenheng.
- Interoperabilitet mellom alle norske bompengeselskap og i det øvrige EasyGo-området skal videreføres under Statens Vegvesen sitt ansvar. RBPSene skal medvirke i dette arbeidet, og vi vil vurdere hva som er den mest hensiktsmessige rolledeling når et eventuelt samarbeid mellom RBPSene er på plass.

## **2.2. Forvalte AutoPASS spesifikasjonene (13)**

AutoPASS-spesifikasjonene er en samling dokumenter som beskriver både hvordan de ulike systemkomponentene skal være utformet og fungere, og hvordan de skal kommunisere med hverandre. Disse spesifikasjonene benyttes ved anskaffelser og leverandøroppfølging. Statens Vegvesen forvalter teknisk kravspesifikasjon og reviderer jevnlig basert på diskusjoner i en intern arbeidsgruppe. AutoPASS-spesifikasjonene omfatter blant annet krav til brikker, vegkantutstyr, sikkerhet og grensesnitt. AutoPASS-spesifikasjonen utgjør dermed en vesentlig del av rammebetingelsene og kravene som stilles til RBPS og deres utstyr, samt til utstederne og deres utstyr.

SVV anbefaler i sitt brev at oppgaven på sikt flyttes til et formalisert samarbeid mellom de RBPSene. I lys av det pågående arbeidet med nye systemløsninger mener imidlertid SD at oppgaven inntil videre beholdes i SVV.

*SD fastlegger at*

- Statens Vegvesen inntil videre skal ha ansvaret for forvaltning av AutoPASS-spesifikasjonene. Videreutvikling av spesifikasjonene skal skje i nært samarbeid med RBPS og utstedere.

*Videre tiltak:*

- SVV bes om å vurdere hvordan AutoPASS-spesifikasjonene bør videreutvikles i lys av den nye organiseringen av bompengesektoren.



### 3. OPERATIVE OPPGAVER

I anbefalingen under bruker vi i hovedsak begrepet ansvar. Med ansvar mener vi ansvarlig part og eventuell kontraktspart. Vi vil ikke legge føringer på hvorvidt anskaffelser etc. skal resultere i eierskap, for andre alternativer kan være f.eks. leie eller leasing.

#### 3.1. Vegkantutstyr (14 og 15)

Med vegkantutstyr forstås den samlede pakken av portaler, antenner, kameraer, kommunikasjonsutstyr mv. som brukes for å registrere passeringer med og uten brikke i hvert bomsnitt. Planlegging og anskaffelse av vegkantutstyr har hittil vært Statens Vegvesens ansvar, mens forvaltning av vegkantutstyret og oppfølging av leverandøren har formelt vært bompengeselskapenes ansvar. I praksis har Statens Vegvesen delvis også tatt hånd om forvaltning og leverandør oppfølging.

Dette er naturlig å definere som operative oppgaver, som betales med bompenger og som det etter SDs vurdering er naturlig at de regionale bompengeselskapene har ansvar for når de er klare for dette.

*SD fastlegger at*

- Statens Vegvesen skal gjennom AutoPASS-spesifikasjonene sette kravene til vegkantutstyr angående grensesnitt til brikker (kommunikasjon), trafiksikkerhet og en enhetlig løsning for brukerne (f.eks. bruk av lyssignaler). Det vises til eget avsnitt om AutoPASS-spesifikasjoner.
- Bortsett fra spesifikasjonene skal det samlede ansvar for vegkantutstyret tillegges RBPS.
- Planlegging og anskaffelse av vegkantutstyr for nye bomsnitt på nytt vegnett skal gjennomføres i nært samarbeid med oppdragsgiver (Nye Veier AS / Statens Vegvesen). Tilsvarende skal RBPS samarbeide med veieieren for nye bomsnitt på eksisterende veinett (f.eks. i bypakker).
- Etter at et RBPS har inngått bompengavtalen etter ny mal, skal RBPS overta det samlede ansvaret for vegkantutstyret i sine bompengeprojekt på et passende tidspunkt. Det forutsettes at Statens Vegvesen og RBPS enes om praktiske framgangsmåter ved ansvarsendringen for å ivareta kontinuitet i driften og framdrift i anskaffelsesprosesser.

#### 3.2. Innkreving fra utenlandske trafikanter uten brikke (16)

Statens Vegvesen har på vegne av bompengeselskapene inngått en avtale med en leverandør Euro Parking Collection (EPC) for innkreving av bompenger fra utenlandske trafikanter uten brikke. Denne tilnærmingen har innebåret et stort volum og enhetlig grensesnitt for utenlandske brukere. Dette er imidlertid en i utgangspunktet operativ oppgave for bompengeselskapene som det er naturlig at de får ansvar for å løse på egnet måte.

*SD fastlegger at*

- det samlede ansvar for innkreving fra utenlandske trafikanter uten brikke tillegges RBPS når det er praktisk mulig.

*Videre tiltak:*

- De RBPSene oppfordres til å samarbeid om å finne gode løsninger med sikte på en mest mulig kostnadseffektiv og brukervennlig innkreving.
- Vi ber VD om i samarbeid med RBPS å foreslå et tidspunkt for overføring av ansvaret til RBPS.

### **3.3. Anskaffe AutoPASS-brikker (18)**

Statens vegvesen inngår i dag rammeavtale på leveranse av AutoPASS-brikker.

Bompengeselskapene kan gjøre avrop på rammeavtalen etter behov.

SVV har anbefalt at RBPSene utfører denne oppgaven så snart det er praktisk gjennomførbart. Dette er imidlertid en operativ oppgave for utstederselskapene og vil være utsteders ansvar når den/de kommer på plass. Men frem til den tid, mener SD det vil være hensiktsmessig at SVV fortsatt har ansvar for dette. Dette har aldri vært RBPSs ansvar, og vil heller ikke bli det etter at utsteder er utskilt. Inntil videre vil SVV uansett fortsatt være kontraktspart for rammeavtalen som løper frem til 2020 (inkl. opsjoner).

*SD fastlegger at*

- I den nye rollefordelingen ligger ansvaret for anskaffelse og forvaltning av brikker hos utsteder.
- Fram til utstederrollen er skilt ut i eget selskap ligger ansvaret for brikkeanskaffelse hos SVV.

*Videre tiltak:*

- VD bes om å foreslå en tidsplan for overføring av ansvaret til utsteder. Planen skal hensynta eksisterende bompengeselskap som står utenfor en regional struktur. Fortrinnsvis skal disse bompengeselskapene ikke inneha en utstederrolle.

### **3.4. Anskaffe og forvalte avtale for kommunikasjonslinjer til bomstasjoner (19)**

Statens Vegvesen Vegdirektoratet v/IKT-avdelingen forvalter i dag en rammeavtale med TDC på kommunikasjonslinjer. Leveransen er knyttet til alle Statens Vegvesens kontorer og installasjoner, og kommunikasjonslinjer til bomstasjoner er kun en mindre del av dette. I

utgangspunktet er bompengeselskapene kontraktmessig bundet til denne fellesavtalen. Avtalen utløper i juni 2018.

Etter SDs vurdering synes det mest hensiktsmessig å ikke gjøre endringer i ansvarsforholdene på dette punktet før dagens avtale utløper i 2018. SVV anbefaler at etter dette bør ansvaret følge ansvar for vegkantutstyr, som er anbefalt overført til RBPS. SD mener at SVV i samråd med RBPS gjør en vurdering av om det vil være mest hensiktsmessig – eller om det vil være å beholde det under SVV. Det er også viktig å få avklart hvordan ansvarsdelingen håndteres på Nye Veiers prosjekt.

*SD fastlegger at*

- Statens Vegvesen viderefører ansvaret for kommunikasjonslinjer som er en del av Statens Vegvesens kommunikasjonsnett inntil nåværende avtale utløper i juni 2018.

*Videre tiltak:*

- Vi ber VD om informasjon om hvordan kommunikasjonslinjene generelt skal forvaltes på strekninger som bygges og drives av Nye Veier AS. Spesielt ønsker SD informasjon om hvilken løsning som er valgt i planleggingen for kommunikasjonslinjer til bomsnitt på Nye Veier sine strekninger.
- VD bes innen juni 2017 i samarbeid med RBPS om å vurdere nærmere hvilken løsning som er hensiktsmessig etter juni 2018. Det skal som et alternativ vurderes om det er hensiktsmessig at eksisterende linjer per juni 2018 forblir under Statens Vegvesen sitt ansvar, mens ansvaret for nye linjer etter juni 2018 gis til RBPS.

### **3.5. Anskaffe og forvalte systemløsning (operatør) (10, 11 og 20)**

Statens vegvesen har avtale med Q-Free om leie av sentralsystemet CS Norge som systemløsning for bompengeselskapene inntil avtalen utløper i juli 2019. I november 2016 startet planleggingsfasen for nye systemløsninger til erstatning for dagens CS Norge. Dette arbeidet ledes av VD, med RBPS som deltakere og bidragsyttere.

SVV anbefaler at på lang sikt får RBPSene ansvar for å anskaffe, forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle ny felles operatørløsning for bompengeinnkreving (oppgave 10), heretter kalt kjerneløsningen.

Når det gjelder ansvar for dagens løsning (oppgave 11), anbefaler SVV at forvaltningen av kontrakten med Q-free om CS-Norge ivaretas av SVV frem til den utløper og erstattes av ny systemløsning, men med tettere involvering av RBPS. SD er enig i denne vurderingen.

SVV anbefaler også at RBPSene får ansvar for å anskaffe og forvalte lokale deler i ny systemløsning (oppgave 20). SD er enig i at dette er en operativ oppgave som er nært knyttet til selskapenes drift og som det derfor er naturlig at de selv får ansvaret for.

*SD fastlegger at*

- Statens Vegvesen har ansvaret for CS Norge så lenge avtalen med Q-Free opprettholdes, med en tettere involvering av de regionale bompengeselskapene for å sikre overgangen til ny systemløsning.
- SVV har ansvar for at det er fullt operative systemer på plass til å sikre kontinuitet i bompengeneinnkrevingen når avtalen med Q-Free utløper.
- SVV har fullt ansvar for å anskaffe og få på plass ny nasjonal kjerneløsning og formidlingsentral (HUB). RBPSene skal delta og bidra inn i dette arbeidet.
- Intensjonen er at når ny kjerneløsning er i drift, skal ansvaret overtas av RBPSene. Det må legges opp til en forsvarlig prosess og tidspunkt for overtakelse av ansvaret etter at kjerneløsningen er på plass, som sikrer trygghet og kontinuitet i innkrevingssystemene. Dette fordrer at RBPSene inngår et forpliktende samarbeid seg imellom som gjør dem i stand til å overta ansvaret for kjerneløsningen. Endelig overtakelse vil først fastsettes når SD er forsikret om at en overføring av ansvaret er forsvarlig.
- RBPS har ansvar for sine respektive lokale deler knyttet til ny systemløsning.
- Videre fastleggelser vil skje avhengig av arbeidet i planleggingsfasen for nye systemløsninger.

### **3.6. Anskaffe og forvalte systemløsning for utsteder (21)**

Dagens sentralsystem CS Norge inneholder funksjoner både for operatør og utsteder. Dagens integrerte bompengeselskap bruker CS Norge både som operatør og utsteder.

Etter SDs vurdering skal fremtidige utstederselskap ha ansvar for egne systemløsninger. Siden det er usikkert når forholdene vil ligge til rette for utskilte utstederselskap og kontrakten om dagens systemløsning utløper i juli 2019, legger SD til grunn at SVV har ansvar for å påse at

*SD fastlegger at*

- Alle utstedere skal ha ansvar for egne systemløsninger når utstederdelen er utskilt fra bompengeselskapene.
- SVV har et overordnet ansvar for å sikre en fungerende bompengeneinnkreving. Frem til utsteder(e) er på plass har SVV ansvar for at det er utstederløsning(er) på plass også etter at dagens kontrakt med CS Norge går ut. Vi legger til grunn at VD holder departementet orientert om hvordan etaten følger opp dette gjennom kontakten om nye systemløsninger.

det også til enhver tid er på plass en systemløsning for utstedervirksomheten. SD ber VD komme med en tilbakemelding på hvordan etaten følger opp dette.

Med hilsen

Ola Brattegard (e.f.)  
avdelingsdirektør

Tone Førland Hardeland  
underdirektør

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

VEDLEGG



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	15/1230-	17.03.2017

### **Orientering om ny rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren -**

Vi viser til kontakt om bompengereformen og gjennomføringen av denne.

I lys av omorganiseringen av bompengesektoren skal også rolle- og ansvarsdelingen i sektoren vurderes som en del av bompengereformen, jf. bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015).

Samferdselsdepartementet har etter innspill fra Vegdirektoratet (VD) gjort en vurdering av fremtidig rolle- og ansvarsdeling i bompengesektoren ut fra en helhetlig tilnærming. VD har i sitt arbeid vært i dialog med representanter for de regionale bompengeselskapene.

Samferdselsdepartementet har gitt rammene for ny rolle- og ansvarsdeling i vedlagte brev til VD av 16.3.2017. Vi vil med dette brevet orientere fylkeskommunene og de regionale bompengeselskapene om utfallet av de vurderingene som er gjort.

### **Hovedtilnærming**

Samferdselsdepartementets tilnærming i denne vurderingen er at rolle- og ansvarsdeling tilpasses den vedtatte organiseringen av bompengesektoren – der fem permanente, mer profesjonelle, regionale bompengeselskap skal stå for bompengeinnkrevingen i fremtiden, der Statens vegvesen (SVV) i utgangspunktet skal være et myndighetsorgan. Når det gjelder samordningsoppgavene i sektoren, må dette balanseres mot at SVV også har ansvar for å påse en enhetlig, effektiv og velfungerende bompengeinnkreving i hele landet. På den bakgrunn legger Samferdselsdepartementet til grunn følgende hovedmodell for ny rolle- og ansvarsdeling:

Postadresse	Kontoradresse	Telefon*	Saksbehandler
postmottak@sd.dep.no	<a href="http://www.sd.dep.no/">http://www.sd.dep.no/</a>	22 24 90 90 Org no. 972 417 904	Tone Førland Hardeland 22 24 83 41

- SVVs ansvar skal i utgangspunktet knyttes til etatens rolle som myndighetsorgan ("Samferdselsdepartementets forlengede arm" og forvalter av et enhetlig system), og SVV skal beholde det som er rene **myndighetsoppgaver**.
- De regionale bompengeselskapene (RBPS) bør i utgangspunktet ha ansvar for **operative oppgaver** knyttet til innkrevingen, og oppgavene bør i stor grad overføres fra SVV til de regionale bompengeselskapene (RBPS). Gjennom arbeidet med reformen har RBPSene gitt uttrykk for at de støtter denne vurderingen, fordi de ønsker å få bedre kontroll og eierskap på verdikjeden for hele innkrevingen. Når utstederselskapene blir utskilt fra bompengeselskapene, skal utstederne i hovedsak overta operative oppgaver knyttet til egen virksomhet. Ved å gi de RBPSene større ansvar for de operative oppgavene, vil SVV i mindre grad få direkte innsyn i selskapenes operasjonelle forhold, og dette vil måtte kompenseres for gjennom KPI-rapportering og tettere oppfølging av selskapene.
- Ansvaret for flere av **samordningsoppgavene** er nært knyttet til bompengeselskapenes virksomhet, og bør i stor grad legges til de RBPSene på sikt, dersom de finner frem til en godt egnet og mulig samarbeidsform. Inntil de RBPSene er tilstrekkelig etablert og har funnet frem til gode og mulige samarbeidsformer, vil imidlertid SVV ha en viktig samordnende rolle – også for slike oppgaver. Andre samarbeidsoppgaver er knyttet til myndighetsrollen – der SVV har et ansvar for en velfungerende, enhetlig bompenginnkreving. Disse oppgavene skal legges til SVV.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at denne hovedmodellen er styrende for utformingen av den nye rolle- og ansvarsdelingen. Det at et fåtall selskap vil velge å stå utenfor organiseringen en tid fremover, vil ikke være styrende for utformingen av den nye rolle- og ansvarsdelingen. Disse selskapene må ta konsekvensene av å stå utenfor og får dermed ikke uten videre ta del i den samme effektiviseringen av sektoren.

Som nevnt i siste kulepunkt over, er det på enkelte områder nødvendig å se hvordan samarbeidet mellom de RBPSene utvikler seg, og hvilken form det vil få, før endelig beslutning tas. Dette gjelder særlig for oppgaver som ligger i skjæringspunkt mellom operative oppgaver og samordningsoppgaver.

Vi viser til vedlagte brev til VD av 16.3.2017 for nærmere spesifisering av fordelingen av de ulike oppgavene.

### Videre prosess

Samferdselsdepartementet har i vedlagte brev bl.a. bedt VD om å fastsette frister for ansvarsovertakelse for de enkelte ansvarsområdene i dialog med de RBPSene, slik at både SVV selv og RBPSene kan planlegge sine aktiviteter.

### **Videre arbeid med nytt avtaleverk**

Vi viser også til dialog om nytt avtaleverk for ny bompengesektor, jf. bl.a. møte i Samferdselsdepartementet 6.12.2016 etter VDs høring av nytt avtaleverk og departementets brev av 10.11. og 1.12.2016 om dette. Departementet og VD har etter møtet arbeidet videre med avtaleverket med sikte på å imøtekomme flere av innspillene som fremkom i høringen. Vi har vært i tett dialog med representanter for bransjen i denne perioden. Det er de fem regionale bompengeselskapene som vil være avtalepart til Samferdselsdepartementet for sine respektive overordnede bompengavtaler. Samferdselsdepartementet vil på den bakgrunn oversende revidert avtaleverk til de fem regionale bompengeselskapene og be om tilbakemelding om når de forventer å kunne undertegne avtalen. Vi legger der til grunn at

selskapene avklarer dette med sine eiere. De nye malene for prosjekt- og finansieringsavtaler er prosjektspesifikke og vi vil be om evt. synspunkter også på disse, men de vil ikke bli gjenstand for *undertegning* i den runden.

Med hilsen

Ola Brattegard (e.f.)  
avdelingsdirektør

Tone Førland Hardeland  
underdirektør

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

Kopi til:  
Norvegfinans  
Norvegfinans  
Vegdirektoratet

VEDLEGG



### Adresseliste

Akershus fylkeskommune	Sentraladministrasjonen	0107	OSLO
Aust-Agder fylkeskommune	Pb 788 Stoa	4809	ARENDAL
Bompengeselskap Nord AS	Teknologiveien 10	8517	NARVIK
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Finnmark fylkeskommune	Henry Karlsensplass 1	9815	VADSØ
Fjellinjen AS	Postboks 459 Sentrum	0105	OSLO
Hedmark fylkeskommune	Postboks 4404 Bedriftssenteret	2325	HAMAR
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	BODØ
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Seilmakergata 2	7735	STEINKJER
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel	Rådhuset	0037	OSLO
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	STAVANGER
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Askedalen 2	6863	LEIKANGER
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2350 Sluppen	7004	TRONDHEIM
Sørvest Bomvegselskap AS	Agnes Mowinckels gate 5	5008	BERGEN
Telemark fylkeskommune	Fylkeshuset	3706	SKIEN
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Vegamot AS	Postboks 6052 Sluppen	7434	TRONDHEIM
Vegfinans AS	Øvre Eikervei 14	3048	DRAMMEN
Vest-Agder fylkeskommune	Serviceboks 517	4605	KRISTIANSAND S
Vestfold fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Konstantin Stensbak-Friesen /  
41 104865

Vår referanse:  
16/70462-7

Deres referanse:

Vår dato:  
09.09.2016

IKKE OFFENTLIG, offentleglova § 13, 1. ledd

### Roller og ansvarsdeling i bompengesektoren – Vegdirektoratets anbefaling

Med utgangspunkt i Meld. St. 25 har Vegdirektoratet gjort en gjennomgang av oppgave- og ansvarsdelingen i bompengesektoren. Saken er behandlet i ELM. Vedtaket derfra sendes som Vegdirektoratets offisielle anbefaling til SD i saken.

«Vegdirektøren beslutter at operative oppgaver innen bompengeinnkrevingen skal overføres fra Statens vegvesen til de nye regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart. En del oppgaver knyttet til samordning må gjøres i et formalisert samarbeid mellom de regionale bompengeselskapene og med Statens vegvesen som aktør.

Oversikt over samtlige oppgaver er gjengitt på overskriftsnivå i dokumentet og mer detaljert i vedlegget «Statens vegvesens oppgaver i fremtidig organisering».

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for å sikre en effektiv og brukervennlig innkreving av bompenger. Det detaljerte, forvaltningsmessige ansvaret er delegert til Statens vegvesen. Statens vegvesen har også det overordnede ansvaret for samvirke mellom selskapene (AutoPASS samordnet betaling). I tillegg har Statens vegvesen tatt ansvar for deler av den operative driften av bompengesektoren, blant annet ved at Statens vegvesen har hovedansvaret for innkjøp og etablering av innkrevningssystemet (herunder sentralsystem, vegkantutstyr og brikker). Statens vegvesen har også utført mange oppgaver knyttet til drift av innkrevningssystemet, detaljert oppfølging av kvalitet og driftsparametere, samt andre tilgrensende operative oppgaver. Statens vegvesen har i dag det formelle eierskapet til innkrevningssystemet.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

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

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

## Forslag

Vegdirektoratet har gjort en kartlegging av oppgave- og ansvarsfordelingen og utarbeidet et forslag til flytting av oppgaver fra Statens vegvesen til de regionale bompengeselskapene. Målet er å understøtte hensikten med bompengereformen med en tydelig rollefordeling og tilhørende fordeling av oppgaver, slik at det blir et bedre samsvar mellom ansvar og virkemidler, samt et bedre skille mellom myndighetsoppfølging og operativ utførelse. Det har vært et viktig punkt i vurderingene å legge til rette for at de regionale bompengeselskapene skal kunne ta et større ansvar for effektivisering av egen drift. Utgangspunktet for vurderingen er derfor at Statens vegvesen ikke skal utføre operative oppgaver for bompengeselskapene hvis ikke det finnes tungtveiende grunner til det.

Det legges til grunn av myndighetsoppgaver innen bompengesektoren fortsatt skal ivaretas av Statens vegvesen etter fullmakt fra SD. Statens vegvesen skal også ha en rolle i forbindelse med samordning av sektoren.

Tabellen under oppsummerer Vegdirektoratets innstilling på samtlige oppgaver Statens vegvesen i dag utfører relatert til bompengereformen. Anbefalingen på kort sikt viser til anbefalt ansvarsdeling inntil bompengereformen er gjennomført, og tidshorizonten er påvirket av en rekke praktiske forhold knyttet til overføring av oppgaven. Anbefalingen på lang sikt viser til det langsiktige målbildet, og er i større grad basert på prinsipielle vurderinger knyttet til innretning av sektoren.

## Myndighetsoppgaver

Oppgave	Anbefaling kort sikt	Anbefaling lang sikt
Utredning av generell bomstasjonsløsning og – plassering i tidligfase	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier AS skal ha i dette.	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier AS skal ha i dette.
Forberede og utarbeide grunnlag for lokal behandling, KS2 og bompengeproposisjon	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier AS skal ha i dette.	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier AS skal ha i dette.
Fastsette rammevilkår for bompengeselskapet og bompengeprojektene	Ivaretas av Statens vegvesen.	Ivaretas av Statens vegvesen.
Følge opp etterlevelse av bompengeavtalen/tilsyn	Ivaretas av Statens vegvesen.	Ivaretas av Statens vegvesen.
Klageinstans for brukerne/trafikanter	Ivaretas av Statens vegvesen.	Ivaretas av Statens vegvesen.
Overordnet policy- og regelverksutvikling	Ivaretas av Statens vegvesen.	Ivaretas av Statens vegvesen.

Overordnet koordinerende ansvar for Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy	Ivaretas av Statens vegvesen.	Ivaretas av Statens vegvesen.
Generelle kommunikasjonsoppgaver knyttet til bompenger i Norge	Generell informasjon om bompengoordningen bør ivaretas av Statens vegvesen. Kunderelatert informasjon bør ivaretas av bompengeselskapene.	Generell informasjon om bompengoordningen bør ivaretas av Statens vegvesen. Kunderelatert informasjon bør ivaretas av bompengeselskapene.
Ny oppgave: Godkjenning av operatører og utstedere	Ivaretas av Statens vegvesen.	Ivaretas av Statens vegvesen.

### Samordningsoppgaver

Oppgave	Anbefaling kort sikt	Anbefaling lang sikt
Anskaffe, samt forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle, ny operatørløsning for bompengeneinnkreving	Statens vegvesen har det det overordnede ansvaret for å sikre at det finnes nødvendige løsninger på plass for sektoren til juli 2019. Derfor må Statens vegvesen, uavhengig av utfall av beslutning om eierskap og organisering, ta ansvaret for fremdriften i anskaffelse av systemløsning i henhold til godkjent konsept. Videre må Statens vegvesen også ta et selvstendig ansvar for de selskapene som står utenfor den regionale strukturen. Dette kan om nødvendig medføre at Statens vegvesen må ta en rolle i anskaffelse og eventuelt forvaltning. De regionale selskapene tar imidlertid over ansvaret så snart det er praktisk gjennomførbart.	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene. Statens vegvesen ivaretar eventuelt selskaper som står utenfor den regionale strukturen.

Under utfasing: Forvalte CS Norge fram til 2019	Ivaretas av Statens vegvesen, med en tettere involvering av de regionale bompengeselskapene for å sikre overgangen til ny systemløsning.	Avvikles
Forvalte AutoPASS samordnet betaling	Ivaretas av Statens vegvesen	Oppgavene flyttes ut til et formalisert samarbeid mellom de regionale bompengeselskapene. I dette samarbeidet skal også Statens vegvesen ha en oppgave i å sikre nøytralitet og uavhengighet.
Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene	Ivaretas av Statens vegvesen, med sterkere grad av involvering fra de regionale bompengeselskapene.	Fordeles til de ulike aktørene basert på en ny vurdering der premisset er at ansvaret legges til den aktøren som står nærmest å forvalte den.

### Operative oppgaver

Oppgave	Anbefaling kort sikt	Anbefaling lang sikt
Planlegge og anskaffe vegkantutstyr for et spesifikt bomprosjekt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene.
Forvalte vegkantutstyret og følge opp vegkantleverandør	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene
Ivareta innkreving fra utenlandske trafikanter uten brikke	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene.
Gjennomføre nødvendig tester av utstederes brikke og IT-system	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene.

Anskaffe og forvalte AutoPASS-brikker	Ivaretas av de nye utstederne så snart de er etablerte. Inntil videre utføres dette av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.	Ivaretas av utstederne
Anskaffe og forvalte avtale for kommunikasjonslinjer til bomstasjoner	Ivaretas av Statens vegvesen ut avtalens varighet (juni 2018)	Følger ansvaret for vegkant.
Ny oppgave: Anskaffe og forvalte lokale deler i ny systemløsning	Må anskaffes av de enkelte regionale bompengeselskapene, eventuelt i samarbeid med Statens vegvesen	Ivaretas av de enkelte regionale bompengeselskapene
Ny oppgave: Anskaffe og forvalte IT-system for utsteder	Utsteder har selv ansvar for å ha på plass et IT-system nødvendig for sin virksomhet senest juli 2019 siden avtalen med CS Norge da går ut. Før utsteder er utskilt må de regionale bompengeselskapene ivareta dette ansvaret i en overgangsperiode.	Ivaretas av utsteder

### Konsekvenser av beslutning

Økonomi	<p>Statens vegvesen belaster i dag bompengeselskapene for kostnader knyttet til de operative oppgavene, inklusive lønnskostnader. Ettersom flytting av de operative oppgavene fra Statens vegvesen til de regionale bompengeselskapene vil medføre redusert arbeidsmengde i Statens vegvesen har endringen marginale konsekvenser for Statens vegvesens økonomi. Eventuelle interne omstillingskostnader er ikke tatt med i denne vurderingen.</p> <p>Det har ikke blitt gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse på den totale effekten av flyttingen.</p>
---------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Org./adm./annet	<p>Om lag 10 personer i VD og 10–12 personer i SVV regioner jobber i dag i større eller mindre grad med operative/tekniske oppgaver på vegne av bompengeselskapene. Det vil være en overgangsfase der Statens vegvesen vil måtte ivareta disse oppgavene inntil de regionale selskapene har blitt etablert og er klare til å overta.</p> <p>Vegdirektoratets HR-avdeling antar at en overføring av de operative oppgavene ikke faller inn under kategorien virksomhetsoverdragelse. Man må ta konkret stilling til hva konsekvensen av overføringen blir for de ansatte i SVV.</p> <p>Representanter fra regionale bompengeselskaper har gitt uttrykk for ønske om å rekruttere personer med kompetanse på de oppgaver som skal overføres.</p> <p>Ved å gi de regionale bompengeselskapene ansvar for de operative oppgavene får SVV i mindre grad direkte innsyn i selskapenes operasjonelle forhold, og dette vil måtte kompenseres for gjennom KPI-rapportering og tettere oppfølging.</p>
Klima og miljø	Ingen konsekvenser

### Videre saksgang

Hvis SD støtter Vegdirektoratets anbefaling vil SVV starte dialogen med de regionale selskapene om hvordan man best overfører oppgavene, sikrer en forsvarlig overgangsfase og gjennomfører en ryddig intern prosess. Vegdirektoratet vil også komme med forslag til hvordan ny oppgave- og ansvarsdeling skal spesifiseres i ny bompengeavtale.

Tidsplanen for arbeidet vil utarbeides i samarbeid med de regionale selskapene som skal overta oppgavene.

Veg- og transportavdelingen  
Med hilsen

Kjersti Kvalheim Dunham  
direktør

Åge K. Jensen

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Vedlegg





## **Statens vegvesen**

### **Notat**

Saksbehandler/telefon:

<Stein Ødegaard / 934 10 399>

Vår dato: 22.08.2016

Vår referanse:

## **Statens vegvesens oppgaver i fremtidig organisering**

### **1 Bakgrunn**

I forbindelse med bompengereformen er det nødvendig med en helhetlig oversikt over hvor oppgaver og ansvar er plassert i dag. Videre gjøres det en vurdering av hvilke aktører det vil være hensiktsmessig å gi ansvaret for disse oppgavene til i ny organisering.

Kapittel 2 forklarer hvordan de ulike oppgavene har blitt inndelt.

Kapittel 3 redegjør for hvilke premisser som ligger til grunn for anbefalingene.

Kapittel 4 inneholder en oversikt over alle oppgaver Statens vegvesen i dag utfører knyttet til bompenger. Beskrivelsen inneholder en forklaring og opplisting av deloppgaver som inngår i oppgaven. Videre gjøres det en vurdering av hvem som bør ha ansvaret for hver enkelt oppgave i fremtidig organisering – på kort og lang sikt. Med kort sikt forstås det perioden frem til reformens hovedprinsipper er gjennomført.

### **2 Statens vegvesens oppgaver i bompengereformen**

Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for å sikre en effektiv og brukervennlig innkreving av bompenger. Det detaljerte, forvaltningsmessige ansvaret er delegert til Statens vegvesen. I tillegg har Statens vegvesen tatt ansvar for deler av den operative driften av bompengesektoren, blant annet ved at Statens vegvesen har hovedansvaret for innkjøp og etablering av innkrevingssystemet og eier innkrevingssystemet (herunder sentralsystem, vegkantutstyr og brikker). Statens vegvesen har også store deler av forvaltnings- og oppfølgingsansvaret for de ulike systemkomponentene.

Statens vegvesen har arbeidet videre med inndelingen slik den er beskrevet i Meld. St. 25 (2014–2015), og har nå gruppert oppgavene etter tre typer oppgaver; myndighetsoppgaver, samordningsoppgaver og operative oppgaver. Figuren nedenfor beskriver oppgavene:

	MYNDIGHETSOPPGAVER	SAMORDNINGSOPPGAVER	OPERATIVE OPPGAVER
Definisjon	Konkretisere og håndheve de overordnede rammene Stortinget fastlegger for bompengerekruteringen.	Ivareta fellesfunksjoner som går på tvers av bompengeselskapene på en enhetlig og nøytral måte.	Anskaffelse og drift av innkrevingssystemet i hvert enkelt bompengeanlegg.
Innhold	Inkluderer både oppfølging av at bompengeselskapene overholder pliktene i bompengerekruteringen og regelverksutvikling for å tilpasse bompengerekruteringen til eksisterende og nye myndighetsbehov.	Inkluderer alle oppgaver knyttet til drift og utvikling av interoperabilitet, forvaltning av felles kravspesifikasjoner og andre oppgaver som er av en slik art at de i prinsippet kun kan utføres av én aktør.	Inkluderer både operative oppgaver som er nasjonale, slik som felles avtale for utenlandsinnkreving, og lokale operative oppgaver som anskaffelse av vegkantutstyr
Forutsetninger for utførelse av oppgaven	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Offentlig organ med hjemmel til å utøve myndighet på området</li> <li>- Kapasitet og kompetanse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nøytralitet til partene som deltar i samvirket</li> <li>- Nødvendige midler til å implementere felles løsninger</li> <li>- Kapasitet og kompetanse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nærhet til den operative virksomheten (kunde, økonomi mv.)</li> <li>- Kapasitet og kompetanse</li> </ul>

I tillegg har Statens vegvesen byggherreoppgaver – noe også Nye Veier AS vil ha. Byggherreoppgaver vil også være relevant ved noen av punktene som diskuteres (fortrinnsvis punkt 1, 2 og 14 under). Det har fra prosjektets side imidlertid ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier AS skal ha mot bompengeselskapene i prosjektens tidlige fase.

### 3 Forutsetninger for vurdering av fremtidig organisering

Det har vært et viktig punkt i vurderingene å legge til rette for at de regionale bompengeselskapene (RBPS) skal kunne ta et større ansvar for effektivisering av egen drift. For å oppnå dette vurderes det som essensielt at de regionale bompengeselskapene har større kontroll over virkemidlene for å kunne optimalisere egen drift. Dette er et tungtveiende argument for å vurdere overføring av flere oppgaver fra Statens vegvesen til de regionale bompengeselskapene. Disse må likevel veies opp mot fordelene ved dagens sentraliserte organisering i Statens vegvesen, f.eks. enhetlighet, stordrift og spissing av kompetanse.

Det er vanskelig å vurdere rammer for ny organisering når det er en rekke faktorer man ikke har kontroll over. Vurderingene i kapittel 4 er derfor basert på noen sentrale forutsetninger. Anbefalingene i dette notatet vil ikke nødvendigvis være gyldige dersom disse forutsetningene ikke er oppfylt.

Det betyr at anbefalingene i dette notatet knyttet til overføring av oppgaver må kunne revurderes dersom f.eks:

- Det ikke opprettes fem profesjonelle regionale bompengeselskap
- De fem regionale bompengeselskapene ikke har tilstrekkelig fremdrift eller kapasitet til å gjennomføre nødvendige tiltak/anskaffelser iht. forsvarlige tids- og kostnadsrammer

- De fem regionale bompengeselskapene ikke finner hensiktsmessige samarbeidsløsninger der det er relevant
- Et stort antall bompengeselskaper velger å stå utenfor den regionale strukturen
- Det av ulike andre grunner ikke vurderes som forsvarlig å overføre oppgaven

*Videre følger en omtale av de mest sentrale premissene:*

### **Regionale bompengeselskaper vil ha mulighet til å bygge opp/rekruttere nødvendig kompetanse.**

Med fem regionale bompengeselskaper vil selskapene ha en slik størrelse at det rettfærdiggjør å ha en viss organisasjon. Det forutsettes derfor at selskapene, hvis de blir tillagt nye og mer krevende oppgaver, vil ha muligheten til å skaffe til veie nødvendig kompetanse for å løse oppgaven. I det ligger det også at de regionale bompengeselskapene vil ha mulighet til å kunne samarbeide om å ivareta spesialiserte oppgaver der dette er hensiktsmessig, forutsatt at bestemmelsene i bompengeavtalen om hhv. forbud mot annen virksomhet og forbud mot kryss-subsidiering overholdes.

### **Tradisjonelle enkeltprosjekt-selskaper vil fases ut over tid**

Det forutsettes at alle nye bompengeprosjekter skal inngå i et regionalt bompengeselskap, enten som prosjekter eller datterselskaper i en konsernmodell. Videre jobbes det på ulike måter med å innlemme de eksisterende selskapene inn i den regionale strukturen. Vi legger til grunn at alle bompengeprojekter vil inngå i et av de regionale bompengeselskapene, selv om tidshorisonten ikke er avklart.

### **Bompengeselskapene er like motiverte som Statens vegvesen til å søke kostnadseffektive løsninger**

Det legges som et premiss at bompengeselskapene i utgangspunktet er opptatt av å fylle sitt samfunnsoppdrag på best mulig måte gjennom å ha en kostnadseffektiv og brukervennlig innkreving. Det er ingen grunner til at selskapene skal ha vesentlig forskjellige insentiver enn Statens vegvesen knyttet til effektiv drift.

### **Statens vegvesen vil ha full mulighet til å stille krav som er nødvendige utfra samfunnshensyn og følge opp at de overholdes**

Statens vegvesen vil som forvaltningsmyndighet og regulator på området ha mulighet til å definere de krav som er nødvendige for å ivareta ulike samfunnshensyn. Dette inkluderer blant annet hensynet til: trafiksikkerhet, effektiv trafikkavvikling, brukervennlighet, estetikk, sikkerhet, personvern, likebehandling av bilister, konkurranselighet og full interoperabilitet. Slike krav vil kunne dekkes gjennom ulike kanaler, men fortrinnsvis gjennom bompengeavtalen (med vedlegg), forskrifter og bestemmelser knyttet til AutoPASS samordnet betaling. Statens vegvesen vil også ha mulighet til å kontrollere at krav overholdes og drive annen oppfølging av selskapene for å sikre kontinuerlig forbedring.

## 4 Vurdering av hvem som skal ha ansvaret for de oppgavene Statens vegvesen gjør i dag

Dette kapittelet inneholder en oversikt og vurdering av samtlige oppgaver Statens vegvesen gjør innen bompengerekruteringen. Også nye oppgaver som må inn i en helhetlig ny organisering av sektoren er inkludert. Vurderingen knytter seg til hvem som bør forvalte det formelle ansvaret og fatte beslutninger knyttet til hver oppgave. For de fleste oppgaver vil det være naturlig å finne hensiktsmessige samarbeidsformer mellom Statens vegvesen, regionale selskaper og utstedere.

Oppgavene som er vurdert er listet opp under:

### Myndighetsoppgaver

- 1 – Utredning av generell bomstasjonsløsning og –plassering i tidligfase
- 2 – Forberede og utarbeide grunnlag for lokal behandling, KS2 og bompengeproposisjon
- 3 – Fastsette rammevilkår for bompengeselskapet og bompengeprojektene
- 4 – Følge opp etterlevelse av bompengeaftalen/tilsyn
- 5 – Klageinstans for brukerne/trafikanter
- 6 – Overordnet policy- og regelverksutvikling
- 7 – Overordnet koordinerende ansvar for Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy
- 8 – Generelle kommunikasjonsoppgaver knyttet til bompenger i Norge
- 9 – Ny oppgave: Godkjenning av operatører og utstedere

### Samordningsoppgaver

- 10 – Ny oppgave: Anskaffe, samt forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle, ny felles operatørløsning for bompengerekrutring
- 11 – Under utfasing: Forvalte CS Norge fram til 2019
- 12 – Forvalte AutoPASS samordnet betaling
- 13 – Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene

### Operative oppgaver

- 14 – Planlegge og anskaffe vegkantutstyr for et spesifikt bomprosjekt
- 15 – Forvalte vegkantutstyret og følge opp vegkantleverandør
- 16 – Ivareta innkreving fra utenlandske trafikanter uten brikke
- 17 – Gjennomføre nødvendige lokale tester av utstederes brikke og IT-system
- 18 – Anskaffe og forvalte AutoPASS-brikker
- 19 – Anskaffe og forvalte avtale for kommunikasjonslinjer til bomstasjoner
- 20 – Ny oppgave: Anskaffe og forvalte lokale deler i ny systemløsning
- 21 – Ny oppgave: Anskaffe og forvalte IT-system for utsteder

#### 4.1 Omfang og årsverk

Det er mange ansatte i Statens vegvesen som på ulike måter arbeider med bompenger, både i Vegdirektoratet og i regionene. Arbeidet fordeler seg mellom forvaltningsoppgaver og tekniske oppgaver.

*Vegdirektoratet*

I Vegdirektoratet Seksjon for brukerfinansiering er det per juni 2016 28 personer som jobber direkte med bompenger (inkl. innleide). I tillegg det enkelte personer ved andre seksjoner som også jobber med bompenger i større eller mindre grad. Av disse jobber ca 10 personer med tekniske/operative oppgaver på vegne av selskapene. Øvrige ansatte arbeider med ulike forvaltningsoppgaver slik som behandling og fremleggelse av bompengesaker, regelverksutvikling, oppfølging av selskapene, utviklingsprosjekter mv. For 2016 er det budsjettert med en fakturering til bompengeselskapene på 5,9 mill. kr. for å dekke Vegdirektoratets lønnskostnader knyttet til utførelse av operative oppgaver for selskapene.

#### *Statens vegvesen regioner*

I Statens vegvesens regioner er det 10–12 personer som primært jobber med teknisk tilrettelegging for bompengeselskapene, blant annet gjennom planlegging av bomstasjonsløsning for nye prosjekter, anskaffelse av vegkantutstyr og KPI-oppfølging av vegkantutstyret. I tillegg er det en rekke personer som i større eller mindre grad jobber med de forvaltningsmessige sidene av bompengeneinnkrevningen, f.eks utredning og planlegging av bompengefinansierte vegprosjekter, og oppfølging av bompengeselskapenes økonomi.

## 4.2 Myndighetsoppgaver

Videre følger en beskrivelse av oppgaver Statens vegvesen gjør i kraft av å være myndighetsorgan på området.

<b>1 – Utredning av generell bomstasjonsløsning og –plassering i tidligfase</b>	
Forklaring	<p>Denne oppgaven innebærer å utrede beslutningsgrunnlag for overordnet bomstasjonsløsning i tidligfasen av prosjektet. Hensikten med dette er at beslutningsgrunnlaget skal gjenspeile både tekniske (f.eks kvalitet på innkrevingsløsning, sammenheng med øvrig vegmiljø), økonomiske (f.eks inntektsgrunnlag for prosjektet) og samfunnsmessige forhold (f.eks. fordelingsmessige konsekvenser).</p> <p>Med tidligfase forstås her prosessen fra utredning av vegprosjektet frem til og med bompengeanlegget anskaffes. Med overordnet bomstasjonsløsning forstås her plassering av bomsnitt, takstmekanismer og forhold til det øvrige vegmiljøet. Generelt er dette oppgaver som krever tett samarbeid mellom de som jobber med bompenger på teknisk/operativt nivå og forvaltningsnivå, og de som jobber med utvikling av vegprosjektet. Det er som regel også tett dialog med lokale myndigheter og med bompengeselskapet. Ofte er dette prosesser som påvirkes av politiske beslutninger og som slik sett kan være vanskelige å planlegge.</p>
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diskutere alternative bomstasjonsplasseringer og takstmekanismer i den lokale utredningsfasen.</li> <li>- Vurdere bomstasjonsplassering i lys av systemtekniske muligheter (sentralsystem og vegkant) og veifaglige</li> </ul>

	forhold (trafikksikkerhet, omkjøringsveger, veistenginger ved vedlikehold mv)
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Enkelte i Statens vegvesen har trukket fram at det kan være krevende å ivareta denne rollen dersom en del av de relaterte tekniske oppgavene (f.eks anskaffelse av vegkantutstyr) flyttes ut til selskapene, fordi den bompengetekniske kompetansen i Statens vegvesen da vil svekkes.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Enkelte bompengeselskaper har trukket fram at de gjerne ønsker å bidra med kompetanse inn i tidligfasen, men at ansvaret gjerne kan ligge hos Statens vegvesen.</p>
Vurdering i framtidig organisering	<p>Vurdering av bomstasjonsplassering, inntektsgrunnlag, omkjøringsveger osv. er en del av det faglige grunnlaget for å beslutte om det skal vedtas et bompengeprojekt eller ikke. Her legges det grunnlaget for politiske beslutninger. Vurderingene som gjøres står i nært forhold til utredning og planlegging av selve vegprosjektet. Dette er forhold som tilsier at Statens vegvesen bør ivareta ansvaret for dette.</p> <p>De regionale bompengeselskapene bør uansett ha en formalisert involvering tidlig i prosessen for å sikre at det løsningene blir gode i en driftssituasjon. Ved behov for spissere bompengeteknisk kompetanse bør dette evt. hentes inn fra bompengeselskapene eller andre.</p> <p>Statens vegvesen har i dag en rekke interessenter som på ulike måter bidrar inn i planleggingsfasen av et vegprosjekt, slik at dette ikke vil være en problemstilling som vil være ny.</p>
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har fra prosjektets side ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier skal ha i dette.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har fra prosjektets side ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier skal ha i dette.

<b>2 – Forberede og utarbeide grunnlag for lokal behandling, KS2 og bompengeproposisjon</b>	
Forklaring	Vegdirektoratet har ansvaret med å følge opp bompengeprosessen fra lokalt initiativ til det legges fram som en sak for Stortinget.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gi faglige råd i tidlig fase</li> <li>- Kvalitetssikre det faglige grunnlaget fra Statens vegvesens regioner</li> <li>- Forberede sak til Stortinget</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> – De regionale bompengeselskapene må involveres for å kvalitetssikre grunnlaget i forbindelse med garantier og ansvar</p>

	som blir liggende på bompengeselskapets eiere
Vurdering i framtidig organisering	Det legges til grunn at Stortinget også i framtiden skal kunne ta beslutninger om hvor det skal kreves inn bompenger. Som en del av dette er det naturlig at et myndighetsorgan har faglig ansvar for å utrede og legge fram forslag til bompengeprojekter. Videre er det logisk at det er Vegdirektoratet som har ansvar for å kvalitetssikre faglig grunnlag fra regionene, for å sikre likeartet praksis i hele landet.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har fra prosjektets side ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier skal ha i dette.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har fra prosjektets side ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier skal ha i dette.

<b>3 – Fastsette rammevilkår for bompengeselskapet og bompengeprojektene</b>	
Forklaring	Bompengeaftalen og takstvedtaket er grunnlaget for bompengeselskapenes innkrevingsrett, og fastsetter nødvendige vilkår for denne innkrevingen. Ved overgang til regionale bompengeselskap er det planlagt to avtalenivåer: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bompengeaftale som fastsetter vilkårene for de regionale bompengeselskapene</li> <li>- Prosjektavtale som fastsetter vilkårene for et bestemt bomprosjekt</li> </ul> For øvrig bør trolig driftsavtalen revideres som følge av evt. ny ansvarsdeling for det tekniske utstyret.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utarbeide bompengeaftaler med bompengeselskap.</li> <li>- Utarbeide og inngå prosjektavtaler med bompengeselskap (ny oppgave)</li> <li>- Utarbeide og inngå finansieringsavtaler med bompengeselskap (ny oppgave)</li> <li>- Utarbeide og inngå driftsavtale mellom bompengeselskap og Statens vegvesen (vedlegg til bompengeaftalen)</li> <li>- Fatte takstvedtak</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Et bompengeselskap mener de regionale bompengeselskapene bør gis myndighet til å fatte takstvedtak, f.eks ved ren konsumprisindeks-justering.</li> <li>- Driftsavtalen må revideres for å gjenspeile endrede ansvarsforhold.</li> </ul>
Vurdering i framtidig organisering	Det å gi en innkrevingsrett for en offentlig avgift på offentlig veg er å betrakte som en form for myndighetsutøvelse. Det legges derfor til grunn av det må utføres av et myndighetsorgan. Driftsavtalens status må revurderes i lys av ny ansvarsdeling.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har fra prosjektets side ikke blitt tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier skal ha i dette.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen. Det har fra prosjektets side ikke blitt

	tatt stilling til hvilken rolle Nye Veier skal ha i dette.
--	------------------------------------------------------------

<b>4 – Følge opp etterlevelse av bompenggeavtalen/tilsyn</b>	
Forklaring	<p>Bompengeselskapene forvalter en innkrevingsrett på bakgrunn av vilkårene fastsatt av Stortinget (som igjen er operasjonalisert i bompenggeavtalen). Som myndighet har man derfor et ansvar for å påse at vilkårene i avtalen blir etterlevd. Når de fleste operative oppgaver flyttes til de regionale selskapene vil det være naturlig at Statens vegvesen tar en mer aktiv rolle i tilsyn og oppfølging av selskapene.</p> <p>Dette må ikke forveksles med operativt tilsyn, dvs. tilsyn med kvalitet, leserate osv., noe som hører inn under oppfølging av systemløsning eller vegkant.</p>
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ta imot rapporter på økonomi og relevante nøkkeltall fra bompengeselskapene, og sammenstille/analysere disse tallene.</li> <li>- Følge opp overordnede måltall for bompengeselskapene (KPI)</li> <li>- Gjennomføre revisjon ved behov.</li> <li>- Påse at avvikling av bompengeprojektet/prosjektselskapet skjer i tråd med bompenggeavtalen</li> <li>- Saksbehandling knyttet til bompengeselskapet og deres handlingsrom innenfor bompenggeavtalen</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Enkelte i Statens vegvesen har uttrykt bekymring for at man ved å flytte ut tekniske oppgaver (systemløsning, vegkant mv.) både mister nødvendig kompetanse til å gjennomføre tilsyn, og risikerer at selskapene anskaffer ulike systemer som gjør at det blir vanskelig å verifisere og sammenligne datagrunnlaget det måles ut fra.</p> <p>Videre er det uttrykt bekymring for at en styrking av tilsynsfunksjonen vil øke antallet administrative årsverk i Statens vegvesen.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Ingen merknader</p>
Vurdering i framtidig organisering	Det å gi en innkrevingsrett for en offentlig avgift på offentlig veg er å betrakte som en form for myndighetsutøvelse. Det legges derfor til grunn at ansvaret for å følge opp etterlevelse av vilkårene tilhører et myndighetsorgan.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen

#### **5 – Klageinstans for brukerne/trafikanterne**



Forklaring	Statens vegvesen fungerer som ankeinstans i tilfeller hvor det er motstrid mellom bompengeselskapet og trafikant/innbygger. Dette gjelder både forhold som er definert som enkeltvedtak iht. forvaltningsloven (klage på ilagt tilleggsavgift og klage på takstvedtak/fritak), og andre tilfeller som ikke er enkeltvedtak men hvor Statens vegvesen benytter sin generelle instruksjonsmyndighet som følger av bompengeavtalen.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behandle klager på takstvedtak</li> <li>- Behandle klager på tilleggsavgift</li> <li>- Behandle andre typer klager ved motstrid mellom bompengeselskap og trafikant (feilaktig ilagt passeringsavgift, ikke akseptert brikke osv).</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viktig at det ryddes opp i saksgang for ulike typer klager slike at Statens vegvesen bare behandler de saker som ligger innenfor sitt ansvarsområde</li> <li>- Det bør gjøres en ny vurdering av om klagebehandlingen kan gjøres på en annen måte, f.eks. kan bompengeselskapene behandle enkelte klager i fellesskap</li> </ul>
Vurdering i framtidig organisering	<p>Siden behandling av klager innebærer å fatte enkeltvedtak iht. forvaltningsloven er dette er en myndighetsoppgave som skal ivaretas av Statens vegvesen.</p> <p>Hvilken myndighet Statens vegvesen vil ha til å overprøve bompengeselskap og utsteder i andre type klagesaker er under vurdering, jf. utarbeidelse av ny bompengeavtale og ny forskrift for utsteder. Generelt er det viktig at det ryddes opp i ansvarsforhold og saksgang i ulike typer klagesaker.</p>
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen

<b>6 – Overordnet policy- og regelverksutvikling</b>	
Forklaring	Det vil alltid være behov for å kunne endre og justere dagens bompengesystem for å imøtekomme ulike samfunnsbehov og endringer. Bakgrunnen for disse endringene kan være politiske beslutninger knyttet til blant annet miljø, personvern, sosial rettferdighet, konkurranseforhold mv. Regelverk fra EU vil også legge føringer for innretning av systemet.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utarbeide og revidere lover og forskrifter</li> <li>- Implementere føringer fra EU</li> <li>- Forvalte takstretningslinjene</li> <li>- Overordnet policy knyttet til teknologivalg og generell innretning av AutoPASS-systemet.</li> <li>- Utrede og ta stilling til ulike utviklingsområder for AutoPASS-systemet, f.eks miljødifferensiering av takster, anonym brikke mv.</li> <li>- Gjøre avklaringer mot relevante myndigheter (øvrige Statens vegvesen, Datatilsynet, Skatteetaten mv.)</li> <li>- Fastsette overordnet sikkerhetspolicy for AutoPASS</li> <li>- Sette rammevilkår «AutoPASS på ferge»</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Statens vegvesen vil ha liten mulighet til å forholde seg til detaljerte teknologivalg dersom man ikke lenger har operative oppgaver.</li> </ul> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Statens vegvesen beslutninger knyttet til teknologivalg og generell innretning må være på et overordnet nivå for å sikre interoperabilitet. Det bør ikke legges begrensninger og hindre teknologiutvikling.</li> <li>- Regionale selskaper må også ha eget ansvar for å forholde seg til krav fra andre myndigheter.</li> </ul>
Vurdering i framtidig organisering	Det legges til grunn at Stortinget også i framtiden skal kunne ta beslutninger om hvordan bompengeneinnkrevingen skal innrettes og utvikles. Som en del av dette er det naturlig at et myndighetsorgan har faglig ansvar for å utrede og legge fram forslag til endringer for departementet. Det er naturlig at myndighetsorganet kun unntaksvis tar stilling til detaljerte teknologivalg.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen

<b>7- Overordnet ansvar for Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy</b>	
Forklaring	<i>Forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg pålegger tunge kjøretøy i næring å være utstyrt med en gyldig brikke ved kjøring i Norge. I den forbindelse er myndigheter/bompengeselskap forpliktet til å ha tilfredsstillende distribusjonsapparat for brikker og god</i>

	informasjon om ordningen. Videre må det være et kontrollregime som håndhever forskriften, for å påse etterlevelse av påbudet. Merk at selve utførelsen av oppgavene kan sette ut til bompengeselskap, utstedere eller andre.
Deloppgaver	Ta overordnet ansvar for oppgaven slik at nettverk for distribusjon, informasjon og håndheving skjer i tråd med gjeldende føringer for påbudet, herunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brikkedistribusjon langs grensen (utføres i dag av Toll/Fjellinjen/fergeselskaper)</li> <li>- Informasjon til norske og utenlandske trafikanter</li> <li>- Brikkeautomater</li> <li>- Kundeservice (telefontjeneste)</li> <li>- Kontroll og håndheving (utføres av Politi, Toll og Statens vegvesen)</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader.  <i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Statens vegvesens rolle bør være på et overordnet nivå, med utførelse hos bompengeselskap eller utsteder
Vurdering i framtidig organisering	Selv om dette deler av dette ansvaret i teorien kunne vært flyttet til bompengeselskapene er dette oppgaver som knyttes nært opp til myndighetsutøvelse. Oppgaven innebærer også stor grad av samhandling med andre myndighetsorgan (Toll, Politi, kjøretøykontroll i Statens vegvesen). Selve utstederfunksjonen skal imidlertid ivaretas av en utsteder.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen

## 8 – Generelle kommunikasjonsoppgaver knyttet til bompenger i Norge

Forklaring	Gi nødvendig informasjon om det norske bompengesystemet til brukere og andre.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunikasjonskampanjer ved opprettelse og nedleggelse av vegprosjekt med bompengefinansiering</li> <li>- Skilting i forbindelse med bompengeanlegg, inkl. infotavler langs veien og på ferger fra utlandet</li> <li>- Håndtering av publikumshenvendelser via AutoPASS-telefonen 02012 og epost AP@vegvesen.no</li> <li>- Forvalte nettsiden www.autopass.no</li> <li>- Sørg for at relevant informasjonsmateriell om AutoPASS-ordningen er oppdatert og tilgjengelig for brukerne (brosjyrer ol.).</li> <li>- Oppdatering av bomstasjonsdata i CS og NVDB</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Statens vegvesens håndtering av publikumshenvendelser via epost- og telefon gjelder i stor grad kunderelaterte spørsmål som avtaler, brikkebruk, takster og fakturaer. Det er blitt trukket fram fra ansatte i Statens vegvesen at henvendelser bør besvares av de

	<p>bompengeselskapene som har kundeansvar.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Telefontjenesten 02012 bør avsluttes og kontaktinformasjon til RBPS bør oppføres der 02012 er brukt i dag.</li> <li>- SVV bør kun ivareta en svært begrenset informasjonsplikt</li> <li>- Autopass.no bør vise til de regionale bompengeselskapenes nettsted for detaljert informasjon</li> </ul>
Vurdering i framtidig organisering	Som sektoransvarlig myndighet innen veg og bompenger er det naturlig at Statens vegvesen er ansvarlig for å gi generell informasjon om AutoPASS-ordningen til publikum og andre. Når det gjelder informasjon som har direkte relasjon til den enkelte passering/kundeforhold, bør dette håndteres i mye større grad enn i dag av de regionale bompengeselskapene eller utstederne. Ansvar for telefontjeneste bør derfor flyttes til bompengeselskapene.
Anbefaling kort sikt	Generell informasjon om bompengeordningen ivaretas av Statens vegvesen. Kunderelatert informasjon ivaretas av bompengeselskapene.
Anbefaling lang sikt	Generell informasjon om bompengeordningen ivaretas av Statens vegvesen. Kunderelatert informasjon ivaretas av bompengeselskapene.

### 9 – Ny oppgave: – Godkjenning av operatører og utstedere.

Forklaring	<p>For å kunne delta i det norske samvirket for bompengebetaling må den enkelte aktør tilfredsstillere en rekke vilkår. For operatør vil dette være dekket gjennom bompengeavtalen og for utsteder gjennom egen forskrift og utstederavtale. Videre må denne godkjenningen følges opp. For norske selskaper som ønsker å etablere seg som EETS-utsteder angir EETS-forskriften at Vegdirektoratet skal godkjenne disse forutsatt at de tilfredsstillere vilkårene i forskriften. Det skal også etableres et tvisteløsningsorgan som kan håndtere tvister mellom operatør og utsteder, jf. EETS-forskriften.</p>
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behandle søknader fra utsteder-selskaper som ønsker å bli tilknyttet AutoPASS samordnet betaling iht kravene i den generelle utstederforskriften.</li> <li>- Godkjenne nye operatører i Norge, inklusive nye aktører slik som fergeselskaper.</li> <li>- Behandle søknader fra <u>norske selskaper</u> om registrering som EETS-utsteder iht til kravene i EETS-forskriften</li> <li>- Oppfølging av utstedere i det norske markedet</li> <li>- Oppfølging av registrerte EETS-utstedere</li> <li>- Holde et register over EETS-utstedere som er registrert i Norge, og som er virksomme i Norge</li> <li>- Oppnevne og melde fra om eventuelle bemyndigede organ i Norge</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Håndtere tvister mellom utstedere/EETS-utstedere og bompengeselskap (tvisteløsningsorgan)</li> <li>- Publisere et Toll Domain Statement og forhandle med/godkjenne potensielle EETS-utstedere/utstedere (ny oppgave)</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Ingen merknader</p>
Vurdering i framtidig organisering	<p>Forskrift- og avtalestrukturen som SD har besluttet å bruke er basert på at alle vesentlige vilkår til en utsteder skal være fastsatt i forskrift, og at nærmere bestemmelser skal defineres av Statens vegvesen i kraft av å sin myndighetsutøvelse (på samme måte som Statens vegvesens håndbøker for vegnormaler).</p> <p>Således vil Statens vegvesen være kontaktpunkt for utstedere som ønsker å bli godkjent for virksomhet i Norge. Dette vil sikre enhetlig praksis, full interoperabilitet (alle godkjente brikker fungerer overalt) og like konkurransevilkår for utstedere. Videre vil man unngå situasjoner der bompengeselskaper har mulighet til å favorisere nærstående utstedere på ulike måter, eller definere egne grensesnitt som forkludrer rollene i en rendyrket operatør-utsteder modell.</p> <p>Godkjenning av en EETS-utsteder er definert i EFC-direktivet som en myndighetsoppgave, og Vegdirektoratet er gitt denne oppgaven gjennom forskrift.</p> <p>Som forvalter godkjenningsmyndighet og forvalter av utstederforskriften vil Statens vegvesen ha en naturlig rolle i å håndtere tvister mellom operatører og utstedere på bakgrunn av gjeldende regelverk.</p>
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av Statens vegvesen

## 4.2 Samordningsoppgaver

10 – Ny oppgave: Anskaffe, samt forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle, ny felles operatørløsning for bompengeneinnkreving	
Forklaring	<p>Valgt alternativ i utredning av nytt konsept for systemløsning inneholder en løsning med komponenter som vil eies og forvaltes i en fellesløsning. Forvaltningsmodellen for felles systemkomponenter er innrettet mot en samordningsfunksjon, som de regionale bompengeselskapene vil kunne ivareta i fellesskap. I tillegg til fellesløsningen legger konsept opp til individuelle løsninger, på samme måte som i dag.</p> <p>Prosjektets anbefaling – som er basert på konsensus mellom Statens vegvesen og de deltagende driftsmiljøene – er at forvaltning av systemet skal gjøres av de som bruker systemet. Det betyr at de regionale bompengeselskapene vil være ansvarlig for forvaltningen av det nye systemet. Statens vegvesen vil også delta i forvaltningen på vegne av de selskapene som står utenfor reformen.</p>
Deloppgaver	<p>Gjennomføre prosjektet i henhold til <i>DIFIs Prosjektveiviser</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planleggingsfasen ("Sikre at virksomheten har en god forståelse for arbeidet som kreves for å gjennomføre prosjektet, før en forplikter seg til en betydelig investering"), herunder utarbeide styringsdokument (anskaffelsesstrategi mv), utarbeide styringsmodell og avklare økonomiske forutsetninger</li> <li>- Gjennomføringsfasen ("Leverer produkter ved å gjennomføre faser i henhold til de planer og strategier som fremgår av styringsdokumentet"): Gjennomføre anskaffelse og implementering</li> <li>- Avslutningsfasen ("Sikre en strukturert og formell avslutning av prosjektet og en god overlevering til linjen"): Avslutte prosjektet og gå over til forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling (FDVU)</li> <li>- Realiseringsfasen ("Å realisere gevinster og vurdere oppnåelse av effektmål"): Forvalte og drifte ny systemløsning i henhold til ny forvaltning- og styringsmodell.</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p>Forprosjektet knyttet til utvikling av konsept for nytt system har vært basert på en prosess der representanter fra tre av driftsmiljøene og Statens vegvesen har utviklet løsninger sammen i en prosjektgruppe. Prosjektgruppen tok imidlertid ikke tatt stilling til eierskap til systemet.</p> <p>Prosjektets anbefaling – som er basert på konsensus mellom Statens vegvesen og de deltagende driftsmiljøene – er at forvaltning av systemet skal gjøres av de som bruker systemet. Det betyr at de regionale bompengeselskapene vil være ansvarlig for forvaltningen av det nye systemet. Statens vegvesen vil også delta i forvaltningen på vegne av de selskapene som står utenfor reformen.</p>
Vurdering i framtidig organisering	<p>Konsolideringen til fem regionale bompengeselskaper tilrettelegger for et mer omfattende samarbeid om de konkrete oppgavene knyttet til anskaffelse, eierskap, og forvaltning av systemløsning. Utredning fra konseptprosjektet tar ikke stilling til om fellesløsningen er obligatorisk for alle regionale bompengeselskaper eller om det er mulig for den enkelte å anskaffe egen løsning.</p>

	<p>Det er i tråd med bompengereformens intensjon at de regionale bompengeselskapene tar et større ansvar for å effektivisere bompengeneinnkrevningen, blant annet ved å overta ansvar for verdikjeden med tilhørende systemløsninger. Statens vegvesen har så lenge det finnes selskaper som står utenfor den regionale strukturen, et eget ansvar for å sikre systemløsning for disse.</p> <p>Statens vegvesen må ivareta myndighetsrollen gjennom blant annet forskrifter, reguleringer, godkjenningskrav, mv.</p> <p>Statens vegvesen vurderer det som mest hensiktsmessig at alle de regionale selskapene samarbeider om én felles systemløsning. Dette gir den mest kostnadseffektive løsningen.</p>
Anbefaling kort sikt	<p>Statens vegvesen har det overordnede ansvaret for å sikre at det finnes nødvendige løsninger på plass for sektoren til juli 2019. Derfor må Statens vegvesen, uavhengig av utfall av beslutning om eierskap og organisering, ta ansvaret for fremdriften i anskaffelse av systemløsning i henhold til godkjent konsept. Videre må Statens vegvesen også ta et selvstendig ansvar for de selskapene som står utenfor den regionale strukturen. Dette kan om nødvendig medføre at Statens vegvesen må ta en rolle i anskaffelse og eventuelt forvaltning. De regionale selskapene tar imidlertid over ansvaret så snart det er praktisk gjennomførbart.</p>
Anbefaling lang sikt	<p>Ivaretas av de regionale bompengeselskapene. Statens vegvesen ivaretar potensielt selskaper som står utenfor den regionale strukturen.</p>

11 – Under utfasing: Forvalte CS Norge fram til 2019	
Forklaring	Statens vegvesen har avtale med Q-free om å bruke sentralsystemet CS Norge herunder, forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling. Samtlige bompengeselskaper bruker dette systemet for bompengeneinnkreving, både operatør og utstederfunksjoner. Sentralsystemet er basert på en leieavtale, og systemet skal etter planen avvikles innen 2019.
Deloppgaver	Systemforvaltning av sentralsystemet, herunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestille endringer</li> <li>- Følge opp kontrakten med leverandør (Q-free)</li> <li>- Avklare konsekvenser av endring i systemet (f.eks innføre miljødifferensierte takster)</li> <li>- Lede endringsrådet (hvor driftsmiljøene deltar), hvor det innhentes, diskuteres og prioriteres aktuell utvikling av sentralsystemet.</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	Eierskap og forvaltning av sentralsystemet for bompengeneinnkreving har lenge vært et tema for diskusjon, der både bompengeselskapene og Statens vegvesen har ønsket å ha ansvaret.  Nå som systemet skal avvikles, og det arbeides med å utrede en ny systemløsning som skal ta over, har ikke prosjektet registrert uenighet om at Statens vegvesen skal beholde ansvar for systemet ut dets levetid.
Vurdering i framtidig organisering	Ettersom systemet skal avvikles vil ikke CS Norge ha en rolle i en framtidig organisering. Det vurderes som sentralt at Statens vegvesen viderefører forvaltningen av systemet, for å sikre kontinuitet og klare ansvarsforhold i reformperioden.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen, med en tettere involvering av RBPS for å sikre overgangen til ny systemløsning.
Anbefaling lang sikt	Avvikles



12 – Forvalte AutoPASS samordnet betaling	
Forklaring	For å forvalte AutoPASS samordnet betaling er det et sett av oppgaver som må ivaretas i fellesskap på en slik måte at samvirke og likebehandling sikres. Dette betyr både å forvalte et felles regelsett for aktørene og stille nødvendige spesifikasjoner for at samvirket skal fungere optimalt. Denne oppgaven består også i praksis av en portvokter-funksjon, som sørger for at de som inngår i samvirket (både operatører og utstedere) løpende tilfredsstiller nødvendig krav for å delta.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffe og forvalte formidlingsentral (ACFC) og gjøre nødvendige tilpasninger.</li> <li>- Håndtere transaksjonsstatistikk og kvalitetsoppfølging.</li> <li>- Sikre interoperabilitet mellom norske bompengeselskaper og det øvrige EasyGo-området gjennom EasyGo deltagelse, og påse at nødvendige nasjonale tilpasninger blir gjennomført.</li> <li>- Forvalte avtaleverket for AutoPASS (Tilslutningsavtalen, Samarbeidsavtalen, Kundeavtalen).</li> <li>- Anskaffelse og forvaltning av avtale for sentral nøkkelhåndtering mellom aktørene i AutoPASS-systemet (TTP-avtale)</li> <li>- Definere teststrategi for samvirke mellom brikker, vegkant, sentralsystem og ACFC</li> <li>- Koordinerende ansvar for at leveranseplikten ivaretas ved utskilling av utsteder (fritaksbrikker, ulønnsomme kunder osv.) (ny oppgave)</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Det har vært diskusjoner i VD om hvorvidt dette er en operativ oppgave som bør ligge hos bompengeselskapene eller ikke. Vegdirektoratets primære ståsted er imidlertid at oppgaven knyttet til å sette felles regler for samvirke mellom aktørene best kan gjennomføres av Statens vegvesen, for å sikre nøytralitet til partene og enhetlig praktisering av gjeldende føringer for utskillelse av utstederfunksjonen.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Noen av bompengeselskapene har imidlertid ønsket sterkere eierskap til (noen av) oppgavene som er knyttet til AutoPASS samordnet betaling, herunder forvaltning av formidlingsentralen, kvalitetsoppfølging og deltagelse i EasyGo. Begrunnelsen er større kontroll over sin egen verdikjede, og at de regionale selskapene vil være tettest på de tekniske løsningene. Det er ikke registrert motforestillinger mot at Statens vegvesen skal definere felles spilleregler for forholdet mellom operatører og utstedere.</p>
Vurdering i framtidig organisering	Hvilken tilnærming man har avhenger av forhold som: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Graden av formalisert samarbeid mellom bompengeselskapene på andre oppgaver slik som felles systemløsning.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I hvor stor grad man vektlegger nøytralitet til partene i samvirket kontra nærhet til det operative</li> </ul> <p>Vår vurdering er at Statens vegvesen bør ivareta det overordnede ansvaret for disse oppgave – siden deres funksjon er å sikre interoperabilitet mellom partene i samvirket på enhetlige og rettferdige vilkår. I en overgangsfase hvor bompengesektoren fremdeles er fragmentert og i endring, vil det være spesielt viktig at Statens vegvesen tar dette ansvaret.</p> <p>Når man i ny organisering får mulighet til å opprette et fungerende fellesskap for systemforvaltning mellom bompengeselskapene bør det vurderes om man kan redusere Statens vegvesens rolle til overordnede funksjonskrav til formidlingssentral og/eller grensesnitt, mens bompengeselskapene forestår forvaltningen av dette.</p> <p>Det legges til grunn at utsteder selv utformer avtalen mot egne kunder, eventuelt underlagt definerte minimumskrav.</p>
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen
Anbefaling lang sikt	Oppgavene flyttes ut til et formalisert samarbeid mellom de regionale bompengeselskapene. I dette samarbeidet skal også Statens vegvesen ha en oppgave i å sikre nøytralitet og uavhengighet.

13 – Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene	
Forklaring	AutoPASS-spesifikasjonene er en samling dokumenter som beskriver både hvordan de ulike systemkomponentene skal være utformet og fungere, og hvordan de skal kommunisere med hverandre. Disse spesifikasjonene benyttes ved anskaffelser og leverandøroppfølging. Statens vegvesen forvalter teknisk kravspesifikasjon og reviderer jevnlig basert på diskusjoner i en intern arbeidsgruppe.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene for brikker</li> <li>- Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene for vegkant</li> <li>- Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene for sikkerhet</li> <li>- Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene for grensesnitt CS-veggkant</li> <li>- Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene for grensesnitt CS-ACFC</li> <li>- Forvalte AutoPASS-spesifikasjonene for grensesnitt brikke-veggkant</li> <li>- Definere konkret testregime basert på teststrategien</li> <li>- Deltagelse og bidrag i internasjonalt standardiseringsarbeid (ISO/CEN)</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Etter diskusjoner i Vegdirektoratet har man kommet fram til at forvaltningen av kravspesifikasjonen ikke nødvendigvis er en myndighetsoppgave, men at det ligger en forutsetning om enhetlige grensesnitt på tvers av bompengeselskapet, noe som tilsier at ansvaret bør ligge ett sted.</p> <p>Diskusjoner i Statens vegvesen regioner går i retning av at det er helt nødvendig at Statens vegvesen ivareta ansvaret, for å sikre interoperabilitet mellom aktørene.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Bompengeselskapene ser behovet for en viss samordning av spesifikasjoner, men ikke nødvendigvis at det utføres av Statens vegvesen.</p> <p>Enkelte bompengeselskaper mener de regionale selskapene bør forvalte samtlige spesifikasjoner</p>
Vurdering i framtidig organisering	<p>Det er flere forhold å ta hensyn til i diskusjonen om hvor ansvaret for spesifikasjonene bør ligge.</p> <p>I utgangspunktet er det fordel at det er en sammenheng mellom den som anskaffer og forvalter utstyr og den som forvalter kravspesifikasjonen. Dette fordi kjennskap til kravspesifikasjonen hever kvaliteten på anskaffelsen, og fordi erfaring fra anskaffelse og oppfølging er viktig input til kravspesifikasjonen.</p> <p>I et system med flere ulike aktører (bompengeselskaper, utstedere</p>

	<p>og andre) er det nødvendig med felles tydelig definerte grensesnitt mellom de ulike aktørene. Dette er forhold som tilsier at man bør ha en sentral forvaltning av den delen av kravspesifikasjonen som angår grensesnitt som skal være standardiserte.</p> <p>I en overgangsfase er det trolig hensiktsmessig at Statens vegvesen forvalter kravspesifikasjonen, for å sikre en forsvarlig overgang til ny struktur.</p> <p>Det er flere forhold som må vurderes nærmere ved plassering av ansvaret for kravspesifikasjonen på lang sikt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Behov for likhet kontra fleksibilitet for hver enkelt aktør.</li> <li>- Nærhet til produktet det gjelder. I hvilken grad bør ansvaret for kravspesifikasjonen ligge hos den som har praktisk erfaring med anskaffelse og bruk av produktet?</li> <li>- Grensesnitt- kontra produktspesifikasjoner. Hvilke deler av kravspesifikasjonen er nødvendig for at de ulike systemkomponentene skal fungere med hverandre, og hvilke deler påvirker kun den interne kvaliteten til en bestemt systemkomponent.</li> <li>- Sammenheng mellom hver aktørs overordnede ansvar og ansvar for kravspesifikasjonen.</li> <li>- Hvilke krav er nødvendige ut fra myndighetskrav og krav til samvirke</li> </ul> <p>På sikt vil det trolig være hensiktsmessig at Statens vegvesen forvalter en overordnet funksjonsspesifikasjon og definerer grensesnittene mellom de ulike systemkomponentene som inngår i AutoPASS samordnet betaling. Ansvaret for de detaljerte spesifikasjonene vil kunne være delt mellom flere aktører (dvs. utsteder vil ha ansvaret for brikken, bompengeselskapet for vegkant, Statens vegvesen for samordning). Det vil derfor være naturlig å fordele de ulike delene av kravspesifikasjonen til den aktøren som står nærmest å forvalte den på en hensiktsmessig måte. Dette er avgjørelser som kan tas på senere et tidspunkt når man ser konturene av reformen.</p>
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen, med sterkere grad av involvering fra de regionale bompengeselskapene.
Anbefaling lang sikt	Fordeles til de ulike aktørene basert på en ny vurdering der premisset er at ansvaret legges til den aktøren som står nærmest å forvalte den.

### 4.3 Operative oppgaver

14 – Planlegge og anskaffe vegkantutstyr for et spesifikt bomprosjekt	
Forklaring	<p>Med vegkantutstyr forstås den samlede pakken av portaler, antenner, kameraer, kommunikasjonsutstyr mv. som brukes for å registrere passeringer med og uten brikke i hvert bomsnitt. Statens vegvesen ivaretar denne oppgaven i dag. Ved nye bompengeanlegg skjer dette arbeidet gjerne parallelt med ferdigstillingen av vegprosjektet for øvrig. Statens vegvesen har også ansvar for anskaffelse ved utskifting av utstyr i eksisterende bomanlegg. Merk at dette arbeidet krever tett samarbeid med byggherreorganisasjonen (Statens vegvesen, evt. Nye Veier AS)</p>
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planlegge plassering av strøm og nettkabler i vegmiljøet, datalinjer mellom vegkantutstyr og sentralsystem, elektronisk skilting osv.</li> <li>- Utarbeide kravspesifikasjoner for vegkantutstyret tilpasset lokale forhold (prosjektspesifikk del av AutoPASS-spesifikasjon, dvs. Scope of Work)</li> <li>- Anskaffe vegkantutstyr til nye prosjekter basert på kravspesifikasjon for vegkant. Utarbeide konkurransegrunnlag og gjennomføre konkurransen, signere kontrakter. Drift og service inngår som en del av avtalen.</li> <li>- Legge rør for strøm og nettkabler fra knutepunkt til bomstasjon.</li> <li>- Følge opp anskaffelsen (entreprise); sette opp vegkantutstyr med leverandør og gjennomføre tester basert på teststrategi og testregime. Ved ny type innkrevingsutstyr skal DVT/FAT/SAT godkjennes. Tilse at infrastruktur vegkantutstyr fungerer i samhandling med byggherre (alle installasjoner; strøm, skilting, HMS osv.)</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i></p> <p>Flere operativt ansatte mener Statens vegvesen fortsatt bør ivareta ansvaret for anskaffelse av vegkantutstyret. Dette er begrunnet med følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffelse av vegkant henger tett sammen med andre forhold knyttet til gjennomføringen av vegprosjektet (sikre fremdrift, trafikkikkerhetsvurderinger, vegstengninger osv).</li> <li>- Gitt at Statens vegvesen skal ivareta kravspesifikasjonene for AutoPASS (herunder vegkant) er det lite hensiktsmessig å skille arbeidet med utarbeidelse av kravspesifikasjonen fra gjennomføring av anskaffelsen.</li> <li>- Bompengeselskapene vil neppe være tjent med å bygge opp fem egne kompetansemiljøer innen anskaffelse av vegkantutstyr.</li> <li>- Ved å overføre ansvaret for anskaffelsen til bompengeselskapet mister man muligheten til å fremstå enhetlig mot leverandørene og forholde seg strategisk til markedet. Dette er særlig kritisk i Norge som er et lite</li> </ul>

	<p>lønnsomt marked i utgangspunktet, og hvor man historisk har slitt med å få nok aktører inn på markedet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Man risikerer å miste innkjøpsmakten som ligger i sentraliserte anskaffelser</li> <li>- Ved å overføre ansvaret for anskaffelsen til bompengeselskapet mister Statens vegvesen teknisk kompetanse som er nødvendig for å følge opp bompengeselskapene på en god måte og yte bompengeteknisk bistand inn i prosjektenes tidligfase.</li> <li>- Nye retningslinjer for styring av vegprosjekter (jf. revideringen av håndbok 760) kan gjøre det mer krevende å trekke bompengeselskapene inn i prosjektenes tidligfase.</li> </ul> <p>På den andre siden trekkes det fram (fra Statens vegvesen) at det vil gi en ryddigere rolledeling å la bompengeselskapet selv få ansvaret for anskaffelsen av vegkantutstyret ved at Statens vegvesen ikke både er ansvarlig for å stille kvalitetskrav og anskaffer utstyret som skal oppfylle kvalitetskravene. Dette vil også medføre at det blir enklere å ansvarliggjøre selskapene for egne resultater. Det enkelte regionale bompengeselskap vil også ha glede av vegkantkompetanse i effektiv gjennomføring av sin daglige drift. Alt i alt mener flere i Statens vegvesen at man bør vente med å ta en beslutning om dette inntil selskapene er godt etablert.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Representanter fra tre av de regionale bompengeselskapene har lagt vekt på at vegkantutstyret er en integrert del av bompengeselskapets verdikjede, og at ansvaret derfor bør ligge hos bompengeselskapene.</li> </ul>
<p>Vurdering i framtidig organisering</p>	<p>Når det først er avgjort at det skal settes opp et bomsnitt på et bestemt sted, er det lite som tilsier at det å anskaffe vegkantutstyr innebærer en form for myndighetsutøvelse. Hvis en legger til grunn at de øvrige delene av systemet (sentralsystem, kravspesifikasjoner, grensesnitt) i større grad skal forvaltes av bompengeselskapene, vil anskaffelse av vegkantutstyr være en naturlig del av bompengeselskapenes operative verdikjede. Bompengeselskapene vil da stå nærmest å ta beslutninger knyttet kost-nytte ved ulike utstyrsvalg og endringer, og de vil trolig selv ønske å definere kvalitetskrav og vilkår for leverandørene. Siden bompengeselskapene har det formelle ansvaret for drift og oppfølging av vegkantutstyret kan det også hevdes at vegkantkompetansen som opparbeides i en anskaffelsesfase er minst like verdifull for bompengeselskapet som den er for Statens vegvesen.</p> <p>Videre har Statens vegvesen etablerte grensesnitt mot eksterne aktører som har behov for å etablere og vedlikeholde tekniske installasjoner langs veien, slik at det ikke i seg selv vil utgjøre et problem eller brudd med rutiner at oppgaven med å anskaffe</p>

	<p>vegkant flyttes ut fra Statens vegvesen. Det legges også til grunn at myndighetskrav til trafiksikkerhet, vedlikeholdsområde, estetikk osv. fortsatt vil gjelde, uavhengig av hvilken aktør som er ansvarlig for selve anskaffelsen.</p> <p>I og med at bompengeselskapene vil bli ansvarliggjort for sine økonomiske resultater er det rimelig å gå ut fra at de selv vil søke løsninger der de håndterer kompetanse- og stordriftsproblematikken på en hensiktsmessig måte.</p> <p>Imidlertid må man være oppmerksom på noen risikofaktorer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dersom bompengeselskapene ikke klarer å samarbeide om anskaffelse av vegkant risikerer man at det bygges opp flere parallelle miljøer med overlappende kompetanse. Det er også risiko for at det enkelte regionale bompengeselskap vil kunne ha problemer med sikre kontinuitet fordi anskaffelse er noe som gjennomføres med ujevne mellomrom. En slik organisering vil dermed kunne gi en ulempe i form av manglende stordrift på kompetanse og kapasitet.</li> <li>- Dersom ikke samhandlingen mellom de regionale bompengeselskapene og Statens vegvesens byggherreorganisasjon er god i prosjektets tidligfase, risikerer man at det planlegges lite optimale bompengeløsninger i nye vegprosjekter.</li> </ul> <p>Gitt at disse risikomomentene lar seg håndtere tilsier en helhetsvurdering likevel at bompengeselskapene i utgangspunktet burde ivareta denne oppgaven i ny organisering ettersom anskaffelse av vegkant anses som en sentral del av bompengeselskapets ansvarsområde og verdikjede, Dette forutsetter at bompengeselskapene er villig og i stand til å påta seg oppgaven.</p>
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene.

15 – Forvalte vegkantutstyret og følge opp vegkantleverandør	
Forklaring	Bompengeselskapene har i dag det formelle ansvaret for å forvalte vegkantutstyret og følge opp vegkantleverandør. Det er imidlertid ulikt i hvilken grad bompengeselskapene tar del i disse oppgavene, og hvor mye de overlater til Statens vegvesen. Her er det både forskjeller mellom hva som er gjengse praksis i den enkelte region og forskjeller mellom bompengeselskapene ut ifra deres størrelse. Statens vegvesen har tatt ansvaret med å etablere og gjennomføre et kvalitets-oppfølgingssystem (KPI) for service- og vedlikehold av alle bomstasjonene i Norge.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sørge for forsvarlig og effektiv drift av vegkantutstyret (høy leserate, lav nedetid mv.)</li> <li>- Sørge for nødvendig vedlikehold og tilpasninger av vegkantutstyret</li> <li>- Kontraktsoppfølging mot leverandør (herunder oppfølging av KPI-krav)</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Det er fra Statens vegvesens side ingen prinsipielle innvendinger mot at bompengeselskapene ivaretar dette ansvaret, siden de også har det formelle ansvaret i dag. Det er imidlertid trukket fram at flere bompengeselskaper i liten grad følger opp dette ansvaret i dag, og at dagens løsning der Statens vegvesen tar et utvidet ansvar fungerer godt.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> De regionale bompengeselskapene må ha både det formelle og reelle ansvaret.</p>
Vurdering i framtidig organisering	Ettersom bompengeselskapene allerede i dag skal ivareta denne oppgaven finnes det ingen tungtveiende grunner til at noen andre enn bompengeselskapene skal ivareta denne oppgaven. Hvis de i ny organisering også skal ha ansvaret for anskaffelsen av vegkantutstyret vil det forsterke argumentet for at dette er noe som skal utføres hos de regionale bompengeselskapene, Man bør i så fall også tilstrebe at bompengeselskapene i større grad tar eierskap til den praktiske gjennomføringen.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene



16 – Ivareta innkreving fra utenlandske trafikanter uten brikke	
Forklaring	Statens vegvesen har i dag overordnet systemansvar for Turistløsningen, hvor den praktiske utførelsen ligger hos Oslofjordtunnelen/Vegfinans. Statens vegvesen inngår og følger opp overordnet avtale for innkreving fra utenlandske trafikanter med EPC, på vegne av samtlige bompengeselskaper. Det enkelte bompengeselskap følger selv opp drift og mellomværende med EPC. Det er uklart hvorvidt dagens Bompengavtale pålegger bompengeselskapene å ta del i denne avtalen.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffe og følge opp avtale for utenlandsinnkreving</li> <li>- Overordnet ansvar for turistløsningen Visitors payment (avvikles)</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i></p> <p>Det har fra Vegdirektoratet blitt trukket fra flere fordeler ved dagens modell med en sentral anskaffelse av tjenesten; blant annet stordrift, kontroll og enhetlig grensesnitt mot trafikanten. Statens vegvesen har også et behov for statistikk knyttet til utenlandsinnkrevingen.</p> <p>Videre er det stilt spørsmål ved om det å flytte oppgaven gjør det vanskeligere å få tilgang til andre lands kjøretøysregistre. Det er også uttrykt bekymring for at man kan miste noen av de tilgangene man allerede har.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De regionale bompengeselskapene ser det prinsipielt som en oppgave som bør ligge hos dem, ettersom det er en integrert del av deres verdikjede</li> <li>- Noen bompengeselskapene ser fordeler ved sentral samordning av utenlandsinnkrevingen, men ikke nødvendigvis i regi av Statens vegvesen</li> </ul>
Vurdering i framtidig organisering	<p>Innkreving fra utenlandske trafikanter er en ren operativ oppgave som prinsipielt bør utføres av bompengeselskapene, også under rammene av dagens organisering. Det er dermed naturlig at bompengeselskapene har ansvar for dette i ny organisering, og selv finner egnede løsninger for samarbeid.</p> <p>Statens vegvesen bør imidlertid kunne stille overordnede krav i bompengavtalen om at bompengeselskapene er forpliktet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En tilfredsstillende innkrevingsgrad fra utenlandske trafikanter, for å motvirke systematisk forskjellsbehandling av ulike grupper trafikanter.</li> <li>- Å ha en brukervennlig innkreving for sporadiske brukere av vegnettet (inkl. utenlandske trafikanter).</li> <li>- Rapportere på tall Statens vegvesen trenger for sine formål</li> </ul> <p>Ettersom endringer i hvem har ansvar for utførelse av oppgaven</p>

	ikke endrer hvilken aktør som retter krav mot bilisten (bompengeselskapet) bør ikke flytting av oppgaven påvirke tilgangen til andre lands kjøretøysregistre.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene.

<b>17 – Gjennomføre nødvendig lokale tester av utsteders brikke og IT-system</b>	
Forklaring	En mer rendyrket utsteder-operatør modell vil kreve et mer systematisk testregime enn det som benyttes i dag. Det vil være flere tilfeller der det kreves testing av utsteders brikker og IT-systemer mot de ulike bompengeselskapenes egne systemer (både vegkant og IT-system). Merk at overordnet godkjenning av utstedere skjer sentralt, jf. punkt 12.
Deloppgaver	Gjennomføre nødvendige lokale tester av brikke og IT-system til utstedere basert på teststrategi og testregime, i følgende situasjoner: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teste utstyret til nye utstedere som vil bli godkjent for virksomhet i norske bomstasjoner</li> <li>- Teste utstyret til allerede etablerte utstedere som bytter ut hele eller deler av sitt utstyr</li> <li>- Teste utstyret til godkjente utstedere på regelmessig basis</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader.  <i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Ingen merknader.
Vurdering i framtidig organisering	I og med at bompengeselskapet i ny organisering – gitt øvrige anbefaling i dette dokumentet – også vil forvalte eget IT-system og vegkantutstyr vil de også stå nærmest til å forestå tester av nye brikker som skal fungere i eget system.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av de regionale bompengeselskapene.

<b>18 – Anskaffe og forvalte AutoPASS-brikker</b>	
Forklaring	Statens vegvesen inngår i dag rammeavtale på leveranse av AutoPASS-brikker. Bompengeselskapene kan gjøre avrop på rammeavtalen etter behov, og Statens vegvesen koordinerer avropene.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffe og følge opp brikkeleverandør</li> <li>- Tilrettelegging for bestilling av brikker på rammeavtale</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader  <i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Ingen merknader
Vurdering i framtidig organisering	Det ligger til grunn i hele operatør-utsteder modellen at utstederen har sine egne brikker. Bompengeselskapet setter kun krav til hvordan brikker skal kommunisere med sin vegkant.  Forvaltning av AutoPASS som «merkevare» vil fortsatt ligge til Statens vegvesen, jf. punkt 12 Forvalte AutoPASS Samordnet

	betaling.
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av de nye utstederne så snart de er etablerte. Inntil videre utføres dette av de regionale bompengeselskapene så snart det er praktisk gjennomførbart.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av utstederne.

<b>19 – Anskaffe og forvalte avtale for kommunikasjonslinjer til bomstasjoner</b>	
Forklaring	Statens vegvesen Vegdirektoratet v/IKT avdelingen forvalter i dag en rammeavtale med TDC på kommunikasjonslinjer. Leveransen er knyttet til alle Statens vegvesens kontorer og installasjoner, og kommunikasjonslinjer til bomstasjoner er kun en mindre del av dette. I utgangspunktet er Bompengeselskapene kontraktmessig bundet til denne fellesavtalen. Avtalen utløper i juni 2018.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffe og forvalte avtale for kommunikasjonslinjer</li> <li>- Oppfølging av leverandør</li> <li>- Påse nødvendig drift og vedlikehold</li> <li>- Forvaltning av Statens vegvesens IP-plan og tildeling av IP-adresser</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Det har fra IKT avdelingen i VD blitt trukket frem at kommunikasjonslinjene inngår i et komplekst system som krever sentral styring, og at det er vanskelig å se for seg gevinster med å fragmentere dette ansvaret. Videre vil en overføring av oppgaven til bompengeselskapene gjøre det vanskeligere for Statens vegvesen å drive eksternt kontroll av vegkantutstyret. Det henvises her til Oppgave 15.</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Hovedansvaret må ligge hos de regionale bompengeselskapene. De kan heller finne løsninger sammen med SVV om det er naturlig og avhengig av det enkelte prosjekt.</p>
Vurdering i fremtidig organisering	<p>I utgangspunktet er kommunikasjonslinjene å betrakte som en innsatsfaktor/infrastruktur for at vegkantutstyret skal fungere. Dette er en ren operativ oppgave som prinsipielt bør ligge til den som har ansvaret for vegkantutstyr og systemløsning, dvs. hos bompengeselskapet jf. tidligere omtale. Hvis ikke risikerer man en situasjon der den som har ansvar for kommunikasjonslinjene holdes ansvarlig for svikt i andre deler av innkrevingssystemet.</p> <p>Slik sett kan kommunikasjonslinjene ses på som en del av ansvaret for vegkant. I utgangspunktet bør derfor kommunikasjonslinjene følge ansvaret for vegkantutstyret.</p> <p>Samtidig må det nevnes at linjene inngår i et sentralisert og effektivt system i dag. Bompengeselskapene har også en del fleksibilitet innenfor dagens avtale, slik at linjene i dag neppe utgjør en begrensning for effektiv drift. Videre kan det foreligge</p>

	<p>flere risikoelementer ved å overføre ansvaret til bompengeselskapene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffelse av linjer kan totalt sett bli dyrere ved at hvert selskap anskaffer selv</li> <li>- Problemstillinger knyttet til bruk av infrastruktur som Statens vegvesen benytter til andre formål vil måtte håndteres på en god måte</li> </ul> <p>En mulig løsning vil være at Statens vegvesen ivaretar den sentrale fordelingen av IP-adresser, men de regionale bompengeselskapene selv er ansvarlig for anskaffelsen av linjer. Dette vil gi sikkerhet og kontinuitet i systemet, samt minske en overhengende risiko for IP konflikter.</p>
Anbefaling kort sikt	Ivaretas av Statens vegvesen ut avtalens varighet (juni 2018)
Anbefaling lang sikt	Følger ansvaret for vegkant.

20 – Ny oppgave: Anskaffe og forvalte lokale deler i ny systemløsning	
Forklaring	Konsept prosjektet legger til grunn av en ny systemløsning kan ha lokale moduler i hvert bompengeselskap, med den funksjonalitet bompengeselskapet mener er nødvendig i sitt område. Noe av dette vil være funksjonalitet som i dag ligger i CS Norge. Merk at dette punktet kun omhandler operatørfunksjonalitet. Utstederfunksjonalitet er omtalt under punkt 21.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffe lokale moduler til spesifikke bompengeselskap eller sammenslutninger av bompengeselskap</li> <li>- Systemforvaltning mv.</li> <li>- Ny oppgave: anskaffe og forvalte løsning for regional samfakturering av fullpriskunder</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	Forprosjektet knyttet til utvikling av konsept for nytt system har vært basert på en bred prosess der både tre av de offentlig eide driftsmiljøene og Statens vegvesen har utviklet løsninger sammen i en prosjektgruppe. Prosjektets anbefaling – som er basert på konsensus mellom Statens vegvesen og de deltagende driftsmiljøene – er at de lokale delene i ny systemløsning skal ivaretas av de regionale bompengeselskapene.
Vurdering i framtidig organisering	Dette er en oppgave som er operativ, og som kun berører det enkelte bompengeselskap som har løsningen. Statens vegvesen vil ha et ansvar for å sikre at de selskapene som står utenfor den regionale strukturen også har lokale løsninger og må vurdere hvordan dette ansvaret skal ivaretas.
Anbefaling kort sikt	Anskaffes av de enkelte regionale bompengeselskapene, eventuelt i samarbeid med Statens vegvesen
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av de enkelte regionale bompengeselskapene

21 – Ny oppgave: Anskaffe og forvalte IT-system for utsteder	
Forklaring	Dagens CS-Norge har både operatør- og utstederfunksjonalitet. I en rendyrket operatør-utsteder modell vil utstederen måtte ha sitt eget IT-system, enten denne utstederen har sin opprinnelse i et av dagens bompengeselskap eller ikke.
Deloppgaver	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anskaffelse, forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av alle nødvendige systemer for å ivareta utstederfunksjonen.</li> </ul>
Innspill fra de ulike aktørene	<p><i>Operativt ansatte i Statens vegvesen:</i> Ingen merknader</p> <p><i>Representanter fra de regionale bompengeselskapene:</i> Viktig med rammevilkår i en overgangsperiode slik at bompengeselskap med integrert utsteder om nødvendig kan investere i ny utstederløsning før utsteder er endelig adskilt.</p>
Vurdering i framtidig organisering	Utstederen vil være uavhengig Statens vegvesen, og kun forholde seg til de vilkår og grensesnitt som gjelder for å operere i det norske systemet. Det er ingen grunner til at Statens vegvesen skal ha en rolle i utformingen av utstederens IT-system i ny organisering. Ansvaret for at utstederne som skilles ut har nødvendig systemer på plass, bør ligge hos de regionale

	<p>bompengeselskapene som ønsker å skille ut utstedervirksomheten.</p> <p>Statens vegvesen vil kun ta ansvar for en slik løsning dersom ingen av de eksisterende bompengeselskapene kommer i gang med å utvikle en løsning til rimelig tid.</p>
Anbefaling kort sikt	Utsteder har selv ansvar for å ha på plass et IT-system nødvendig for sin virksomhet senest juli 2019 siden avtalen med CS Norge da går ut. De regionale bompengeselskapene må ivareta dette ansvaret i en overgangsperiode.
Anbefaling lang sikt	Ivaretas av utsteder