



HØRINGSNOTAT

Høring om forslag til innføring av

*Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter
(utstederforskriften)*

og opphevelse av

*Forskrift om samvirkingsevnen mellom elektroniske
trafikanntbetalingssystemer i Europa (EETS-forskriften)*

og endring av

*Forskrift om finansforetak og finanskonsern
(finansforetaksforskriften)*

Innhold

| | | |
|----|--|----|
| 1 | Innledning | 3 |
| 2 | Formål og bakgrunn | 5 |
| 3 | Forskriftens regulering av ulike roller..... | 6 |
| 4 | Forholdet mellom AutoPASS-utstederne og operatørene | 13 |
| 5 | Forholdet mellom AutoPASS-utstedere og brukere | 16 |
| 6 | Godkjenning og driftsgodkjenning av AutoPASS-utstedere | 19 |
| 7 | Godkjenning av norske EETS-utstedere | 23 |
| 8 | Overgangsbestemmelser | 24 |
| 9 | Forholdet til EØS-retten og EETS..... | 29 |
| 10 | Forholdet til personopplysningsloven og personvernforordningen | 37 |
| 11 | Forholdet til øvrig lovverk | 48 |
| 12 | Økonomiske og administrative konsekvenser..... | 51 |
| 13 | Forslag til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter..... | 60 |
| 14 | Forslag til endring av forskrift om finansforetak og finanskonsern | 69 |

1 Innledning

1.1 Innføring av ny forskrift

Vegdirektoratet legger med dette frem et høringsnotat med forslag til innføring av forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften). Samtidig foreslås det at forskrift om samvirkningsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa (EETS-forskriften) av 20. mars 2015 nr. 230 oppheves, og at forskrift om finansforetak og finanskonsern (finansforetaksforskriften) av 9. desember 2016 nr. 1502 endres. Vegdirektoratet gjennomfører denne høringen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Utstederforskriften er blant annet en oppfølging av Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei – Reformen i veisektoren, samt Prop. 1 S (2014–2015) fra Samferdselsdepartementet. Meldingen fastslår at det skal etableres et tydelig skille mellom bompengeneinnkreving og utstedervirksomhet, som i dag drives av bompengeselskapene selv gjennom AutoPASS Samordnet Betaling.¹ Forskriften etablerer derfor et tydelig rammeverk for utstedervirksomhet når det gjelder betaling av bompenger og ferjebillett som skjer via en AutoPASS-utsteder. En AutoPASS-utsteder vil også stå fritt til å tilby andre tjenester til brukerne.

Forskriften fastsetter plikter og rettigheter for bompengeselskaper, ferjeselskaper, utstedere og brukere. Disse balanserer ulike hensyn, herunder effektivitet, brukervennlighet, rettfærdig konkurranse og mulighet for kontroll. Forskriften er så langt det er mulig teknologinøytral (med unntak av referanser til EETS) og vil derfor være tilpasset fremtidige endringer i teknologi.

EETS-forskriften foreslås opphevet. Utstederforskriften viderefører bestemmelsene i EETS-forskriften der det er relevant, slik at Norge fortsatt har en tilfredsstillende gjennomføring av EETS-direktivet (2004/52/EC) og EETS-beslutningen (2009/750/EC).

Høringsnotatet foreslår også en endring i finansforetaksforskriften. Hensikten med dette er å unnta AutoPASS-utstedere fra finansforetaksloven, jf. unntaksbestemmelsen i finansforetaksloven § 1-6 tredje ledd.

AutoPASS Samvirke benyttes som begrep på nettverket for elektronisk betaling på det offentlige vegnettet i Norge, der operatører og utstedere inngår. Nettverket sikrer interoperabilitet mellom deltakende aktører og forvaltes av Statens vegvesen. Med interoperabilitet menes evnen de ulike systemene har til å virke sammen slik at de oppleves enhetlig for brukerne.

Forskriften vil ikke påvirke de overordnede forutsetninger Stortinget har lagt for bompeng- og ferjeprojekter (takster, innkrevingstid, mv.). Forskriften vil derimot etablere en tydeligere rolledeling i selve innkrevingen, med en avgrensning av bompengeselskapets ansvar knyttet til kunderettens virksomhet. Gjennom etablering av en tydelig utstederrolle som er uavhengig fra bompengeselskapet legges det til rette for bedre brukervennlighet og økt effektivitet.

1.2 Hjemmelsgrunnlag

I henhold til veglova § 62 kan Samferdselsdepartementet gi nærmere regler til gjennomføringen og utfylling av bestemmelsene i loven. Bestemmelsen inneholder en vid adgang til å gi forskrifter, rundskriv mv. som kan inneholde nødvendig detaljreguleringer som ikke ellers er mulig eller hensiktsmessig å ta inn i selve loven.

¹ Gjennom det nordiske EasyGo-samarbeidet har også danske utstedere tilgang til AutoPASS-samarbeidet.

Veglova § 27 fastsetter at Samferdselsdepartementet med samtykke fra Stortinget kan bestemme at det skal kreves inn på bompenger på offentlig veg, hvor mye som skal kreves inn og vilkår ellers for bruk av bompengene. Bestemmelsen inneholder ikke direkte føringer for valg av betalingsystemer. Dagens løsning for innkreving av bompengebetaling, AutoPASS-systemet, er utviklet over tid i samarbeid mellom vegmyndighetene og bompengeselskapene.

Forskriften regulerer også enkelte forhold knyttet til ferjeselskapers rettigheter og plikter, herunder at ferjeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke skal regnes som operatører, jf. forslaget § 2 bokstav l. Veglova regulerer ikke ferjese-transport. Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) omhandler ulike løyveordninger, herunder ferjeløyver. Yrkestransportlova § 7 gir bestemmelser om behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy i rute og sier i første ledd at den som mot vederlag vil drive persontransport med luftputefartøy, eller med annet fartøy over 8 meter lengde tilsvarende 4 bruttotonn må ha ruteløyve. Det vises til Norsk lovkommentar Note 8 til § 4, jf. § 6 første ledd, hvor det heter at

«Vederlag omfatter i prinsippet enhver form for godtgjøring som ytes for en transporttjeneste. Det stilles ikke krav om at ytelsen skal gi kostnadsdekning eller fortjeneste. Godtgjørelse etter statens satser regnes som vederlag etter yrtspl.»

Det følger videre av Note 15 at de krav som stilles til § 6 her også gjelder loven § 7. Følgelig er det Vegdirektoratets vurdering at loven omfatter brukerbetaling ved ferjebillett. På denne bakgrunn mener Vegdirektoratet at forskriften kan hjemles i yrkestransportlova § 35, som gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å gi utfyllende forskrifter til gjennomføringen av loven.

I motsetning til EETS-forskriften vil ikke denne forskriften hjemles i vegtrafikkloven (i tillegg til veglova) ettersom den relevante bestemmelsen i vegtrafikkloven § 7a er opphevet ved lov 16. juni 2017 nr. 75

1.3 Oversikt over forskriftsforslaget

Denne forskriften er utformet slik at den angir de mest sentrale rettigheter og plikter for AutoPASS-utstedere, EETS-utstedere, operatører og brukere, samt en rekke administrative bestemmelser. En nærmere forklaring av disse rollene følger i kapittel 3.1.

Forskriften foreslås inndelt i følgende kapitler:

- Kapittel 1 beskriver generelle bestemmelser, herunder formål, virkeområde og definisjoner
- Kapittel 2 inneholder bestemmelser om forholdet mellom AutoPASS-utstederne og operatørene
- Kapittel 3 inneholder bestemmelser om forholdet mellom AutoPASS-utstederne og brukerne
- Kapittel 4 beskriver krav til godkjenning og driftsgodkjenning av AutoPASS-utstedere
- Kapittel 5 beskriver krav til godkjenning av norske EETS-utstedere, områdedekning mv
- Kapittel 6 inneholder fellesbestemmelser om rapportering, kontroll og tilbaketrekking av godkjenning og driftsgodkjenning
- Kapittel 7 inneholder bestemmelser om AutoPASS Samvirke, EETS-register, statistikk mv.
- Kapittel 8 beskriver bestemmelser om tvisteløsning og klageinstans
- Kapittel 9 inneholder avsluttende bestemmelser

2 Formål og bakgrunn

Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei – Reformen i veisektoren legger de overordnede rammene for regjeringens reform av bompengesektoren. Meldingen skisserer flere tiltak, herunder:

- Overgang til et fåtall regionale bompengeselskap
- Gjennomgang av takst og rabattstruktur
- Rentekompensasjonsordning for bompengelån
- Gjennomgang av Statens vegvesens oppgaver og ansvar
- Utskilling av utstederfunksjonen

Meld. St. 25 (2014–2015) er tydelig på at rollen som utsteder skal rendyrkes gjennom å skille utstederfunksjonen fra bompengeselskapet, slik det også er omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) side 77. Det betyr både å legge til rette for at nye eksterne aktører kan tilby utstedertjenester i Norge, og at dagens bompengeselskaper må skille ut sin utstedervirksomhet i egne juridiske personer. Utstedere skal i sin eierstruktur og økonomi være uavhengig fra bompengeselskapene. Dette er viktig for å unngå kryssubsidiering mellom bompengeselskapene og å legge til rette for økt effektivitet, brukervennlighet og tjenesteutvikling.

Formålet med denne forskriften er å etablere et nødvendig rammeverk for utskilte utstedere. Forskriften danner også et rammeverk for innføring av AutoPASS på ferje.

Forskriften erstatter EETS-forskriften, og viderefører de bestemmelsene som er nødvendige for å oppfylle kravene som følger av EETS-direktivet og EETS-beslutningen. Dette gjør at aktørene får ett helhetlig regelsett å forholde seg til.

Forskriften innfører begrepet AutoPASS Samvirke. Det viser til ett felles nettverk som alle operatører og utstedere etter denne forskriften er tilknyttet. Det betyr at enhver operatør som inngår i AutoPASS Samvirke må ha avtale med *alle* utstedere som inngår i AutoPASS Samvirke, og omvendt. Grunnen til at det er innrettet slik er at en brukeravtale med én AutoPASS-utsteder skal være gyldig for betaling i hele nettverket, slik at brukeren slipper å inngå flere avtaler.

Forskriften skal gi et regulatorisk rammeverk og fastsette prinsipper som balanserer ulike hensyn på en hensiktsmessig måte. Her vektlegges særlig hensynet til brukerne, det vil si trafikanter som har avtale med en utsteder.

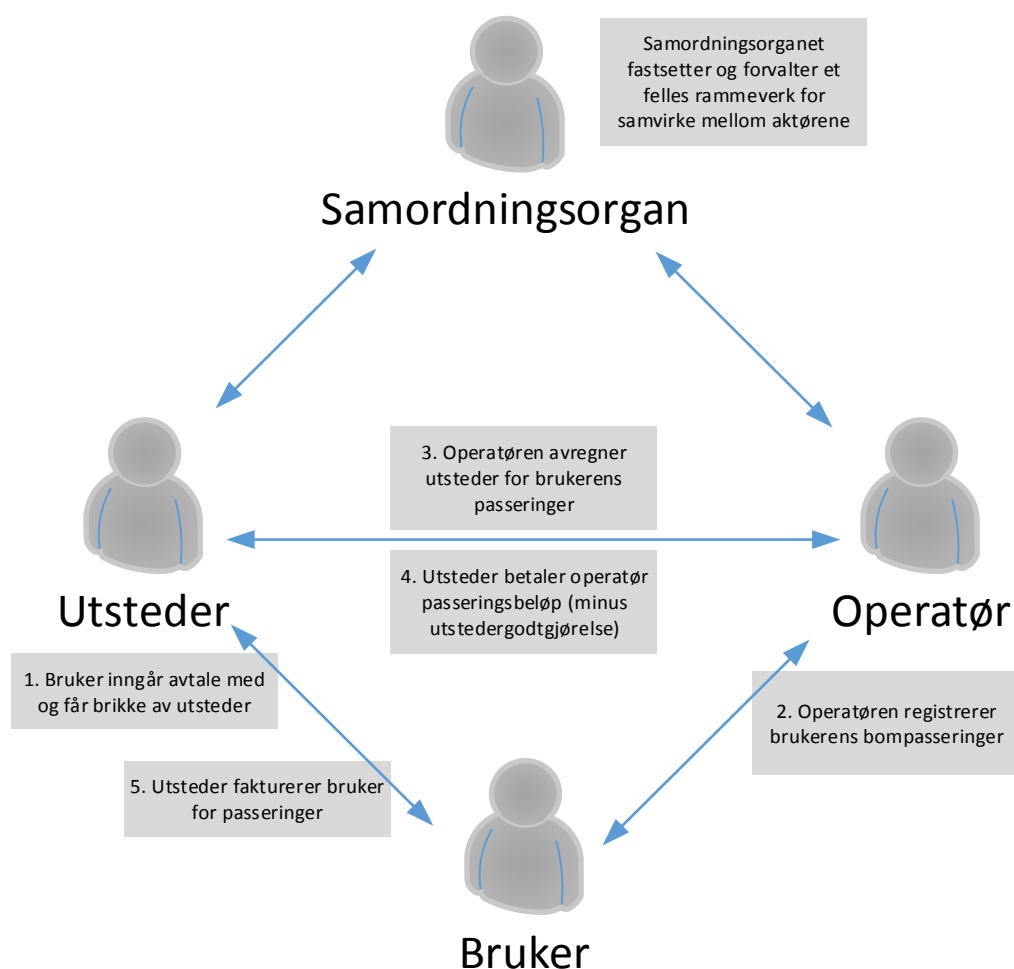
I dette forskriftutkastet er det lagt vekt på vilkår som ivaretar alle aktørenes interesser i tråd med føringene i bompengereformen og gjeldende regelverk. Vilkår som er velfungerende og forutsigbare for utstedere vil sikre at utsteder kan utøve sin rolle på en effektiv måte, noe som gir muligheter for lavere kostnader for bompengeselskapene og bedre tjenester til brukeren.

3 Forskriftens regulering av ulike roller

3.1 Rollemodellen i det europeiske rammeverket

Rollemodellen som fastsettes i denne forskriften er bygget opp på samme måte som det europeiske regelverket på området. Den overordnede modellen som deler oppgavene inn i utsteder og operatør² er basert på standarden *ISO 17573 Systemarkitektur for bompenger på vei*. Den samme modellen er i tråd med relevant EU-lovgiving på området, dvs. EETS-direktivet og EETS-beslutningen.

Den generelle rollemodellen består av fire roller som beskrives under. Figuren skisserer i grove trekk forholdet mellom aktørene:



Figur 3-1: Rollene i et interoperabelt system

² I rammeverket benyttes ofte også begrepet operatør som en generell betegnelse på ulike aktører som forvalter en innkrevingsrett, f.eks. bompengeselskaper, ferjeselskaper, parkeringsselskaper og andre aktører som bruker systemet til en eller annen form for innkreving på vegnettet.

| Rolle | Beskrivelse |
|---|--|
| Utsteder | <p>Utsteder har et avtaleforhold med brukeren, og står ansvarlig overfor operatøren for å betale for brukeren bruk av tjenester (f.eks. bomplasseringer). Utsteder vil i forbindelse med inngåelse av avtaleforholdet sørge for at det etableres en teknisk løsning for registrering av kjøretøyet, for eksempel ved utstedelse av bombrikke. Utstederen avgjør selv hvilke vilkår som gjelder overfor brukeren med tanke på egne gebyrer, sikring, oppgjørsform mv., så fremt det ikke finnes særskilte lokale regler som regulerer noen av disse forholdene. Utstederen får betaling i form av en utstedergodtgjørelse fra operatøren.</p> <p>Spesifikke begrep i denne forskriften:</p> <p><i>AutoPASS-utsteder:</i> Selskap eller annen juridisk person som tilby tjenester for betaling av bomplasseringer og ferjebillett gjennom AutoPASS Samvirke.</p> <p><i>EETS-utsteder:</i> EETS-utstedere opererer etter samme prinsipp som ordinære utstedere. Det forhold at et selskap er EETS-utsteder betyr at selskapet er godkjent som dette av relevant myndighet i sitt hjemland, noe som gir selskapet visse rettigheter og plikter iht. EETS-beslutningen.</p> |
| Operatør | <p>Operatør benyttes som samlebetegnelse på de aktørene som har det opprinnelige kravet mot trafikanten knyttet til bruk av en transportinfrastruktur eller -tjeneste. Eksempler på operatører er bompengeselskaper, ferjeselskaper, innkrevere av trafikkavgifter, parkeringsselskaper mv.</p> <p>Spesifikke begrep i denne forskriften:</p> <p>I denne forskriften viser begrepet operatør til to typer aktører:</p> <p><i>Bompengeselskaper</i> Selskaper med rett til å kreve betaling for bruk av offentlig veg, jf veglova § 27 og den inngåtte bompengeavtalen mellom selskapet og staten.</p> <p><i>Ferjeselskaper</i> Selskaper som kan kreve betaling for ferjebilletter og som har knyttet seg til AutoPASS Samvirke gjennom avtale med Statens vegvesen.</p> |
| Bruker | <p>I denne sammenhengen betyr bruker en person som har inngått en avtale med en utsteder, og benytter denne avtalen til å betale for bruk av operatørens infrastruktur eller tjenester. Brukeren har sitt avtaleforhold med utstederen, ikke operatøren.³ Bruker betaler for tjenesten til sin utsteder med befriende virkning overfor operatør.</p> |
| Samordningsorgan (interoperability management) | <p>Samordningsorganet har ansvar for å forvalte et felles regelverk og tekniske standarder som gjelder for alle utstedere og operatører i et bestemt nettverk. Samordningsorganet kan iht. til det europeiske rammeverket være både myndighetsorganer og ulike former for sammenslutninger mellom operatører eller utstedere.</p> |

³ I noen tilfeller, både i Norge og Europa, finnes det tilfeller der bruker også kan inngå en lokal avtale med bompengeselskapet/operatøren, f.eks. for å oppnå rabatter.

3.2 Utskilling av utstederfunksjonen fra norske bompengeselskaper

Hovedformålet med utskilling av utstederfunksjonen – slik det er beskrevet i *Meld. St. 25 (2014–2015)* – er å «rendyrke rollen som brikkeutsteder med sikte på en brukervennlig, effektiv og sikker betalingsløsning med bompengebrikke».

Når det gjelder utskilling fra dagens bompengeselskaper står det under punkt 4.3.1 i meldingen:

«Med utskilling av utstederfunksjonen menes at denne aktiviteten skilles ut som et selvstendig selskap med egen økonomi og egne ansatte. Utstederen må finansiere sin virksomhet gjennom utstedergodtgjørelse fra bompengeselskapene. Utstederen vil ikke være underlagt en bompengavtale med Statens vegvesen.»

Allerede i Stortingsmeldingen settes dermed viktige overordnede rammebetingelser for utstederfunksjonen. I følge meldingen vil en utskilling ha fordeler ved at man:

- Oppnår økt brukervennlighet gjennom å legge til rette for økt bruksområde for avtalen og/eller brikken
- Rendyrker utstederfunksjonen som forretningsmessig virksomhet til forskjell fra at det er en integrert del av bompengeselskapets virksomhet
- Reduserer kostnader gjennom å:
 - o redusere antall brikkeutstedere
 - o redusere kompleksitet i sentralsystemet
 - o unngår å måtte avslutte eller flytte kundeforholdene når de respektive bompengeselskapene opphører innkreving
 - o synliggjør kostnadene knyttet til brikkeinnkreving

3.3 Endringer i forhold til bompengeselskapenes utstedervirksomhet i dag

Dagens innretning av AutoPASS fungerer grunnleggende på samme måte som rollemodellen skissert i dette høringsnotatet. Forskjellen er at bompengeselskapene i dag kan inneha både rollen som operatør og utsteder.

Nedenfor følger en oppstilling av hvilke oppgaver dagens bompengeselskaper utfører, kategorisert etter hvilken rolle de innehar ved hver oppgave:

| Bompengeselskapet som operatør | Bompengeselskapet som utsteder |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Ivareta innkrevingsretten- Sørge for finansiering av vegprosjekter- Registrere og identifisere passeringer- Prise passeringer- Kreve inn betaling fra trafikanter uten avtale- Yte kundeservice for trafikanter uten avtale, herunder håndtering av klager- Sende passeringinformasjon for brukere (avtalekunder) til riktig utsteder- Utføre saksbehandling for klager mottatt gjennom utsteder på passeringer i eget anlegg | <ul style="list-style-type: none">- Inngå og administrere avtaler med sluttkunden (bilister, flåteeiere med flere)- Utstede brikker til sluttkunden (nødvendig i dagens ordning)- Kreve inn betaling fra egne brukere (avtalekunder)- Yte kundeservice til avtalekunder, herunder håndtering av klager- Overføre penger til bompengeselskapene for alle mottatte og aksepterte passeringer |

For å tydeliggjøre forskjellen fra dagens praktisering av AutoPASS⁴ brukes begrepet AutoPASS Samvirke for å beskrive modellen det legges opp til gjennom denne forskriften.

Strukturen det legges opp til i denne forskriften skiller seg fra dagens praksis på fire områder:

⁴ Også referert til som AutoPASS Samordnet Betaling

1. Organisatorisk adskillelse fra bompengeselskapet

I dag drives utstedervirksomheten – med enkelte unntak – som en integrert del av bompengeselskapet. Et premiss for reformen er at AutoPASS-utsteder skal være uavhengig av norske bompengeselskaper. Det innføres derfor krav om et tydelig skille mellom bompengeselskap og AutoPASS-utsteder med hensyn til økonomi, organisasjon og eierskap. Det betyr at bompengeselskaper etter en gitt overgangsperiode ikke vil ha anledning til å drive utstedervirksomhet som del av eget selskap eller i samme konsern.

2. Tilgang for nye aktører

Utstederforskriften fastsetter et tydelig rammeverk for at eksterne selskaper skal kunne drive utstedervirksomhet i Norge. Selv om dette hittil har funnet sted i noe grad gjennom EasyGo-samarbeidet, og det har vært en formell forankring i EETS-forskriften – gir denne utstederforskriften et tydeligere og mer harmonisert rammeverk for slik virksomhet, samtidig som Statens vegvesen og operatørene forplikter seg til å legge de praktiske forholdene til rette for nye aktører.

3. Fristilling fra bompengeavtalen

Utstedervirksomheten vil i ny struktur ikke være underlagt en bompengeavtale, noe som betyr at de vil stå fritt til å drive virksomheten etter forretningsmessige prinsipper. Et rendyrket bompengeselskap er avgrenset i sitt formål og kan ikke drive med formål om å gi utbytte til eierne. For en AutoPASS-utsteder vil derimot økonomisk gevinst til eierne være et mulig formål. Dette vil være på linje med formålet til de fleste andre leverandører til bompengesektoren i dag, som blant annet leverer banktjenester, inkassotjenester og operative driftstjenester. Fristilling fra bompengeavtalen innebærer også at AutoPASS-utstederne får mulighet til å benytte avtalen/brikken til andre betalingsanvendelser eller tjenester.

4. Tydeligere regulatorisk rammeverk

Det innføres et tydelig regulatorisk rammeverk for utstedere som fastsettes i forskrift, samt en standard utstederavtale som inngås med hver operatør. Det vil si at det settes generelle krav som alle utstedere må følge, på samme måte som andre bransjer reguleres. Rammeverket adresserer tekniske, operasjonelle og økonomiske krav. Frem til nå har utstedervirksomheten i Norge i all hovedsak vært en integrert del av bompengeselskapet og derfor vært underlagt offentlig styring gjennom bompengeavtalen mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet. AutoPASS-utsteder vil under det nye rammeverket være offentlig regulert gjennom forskrift, og ha et definert forhold til bompengeselskapene gjennom en standard utstederavtale.

3.4 Mulige utstedere i AutoPASS Samvirke

Det er vanskelig å estimere hvor mange og hvilke aktører som vil kunne operere som utsteder i AutoPASS Samvirke. Ettersom slik type virksomhet avhenger av store volum, er det rimelig å forvente en viss konsentrasjon av store aktører, anslagsvis to til fire selskaper. I tillegg er det være mulig at en del nisjeaktører etablerer seg. Disse vil typisk ha transaksjoner i AutoPASS Samvirke som en mindre del av sin totale omsetning, som også kan bestå av bomplasseringer i andre land, andre betalingsanvendelser (f.eks. parkering) og administrative tjenester.

De som opererer som utstedere i andre europeiske land er ofte selskaper som driver dette kombinert med bensinkort, flåtestyring og andre administrative tjenester til transportbransjen. Det finnes også en del utstedere som er eller tidligere har vært en del av et bompengeselskap.

3.5 Bompengeselskaper og ferjeselskaper i AutoPASS Samvirke

Dette punktet forklarer på hvilken måte bompengeselskapene og ferjeselskapene inngår i AutoPASS Samvirke.

3.5.1 Hva er AutoPASS Samvirke?

AutoPASS Samvirke er nettverket for elektronisk betaling på det offentlige vegnettet i Norge. Tar man utgangspunkt i rollemodellen i figur 3-1 vil AutoPASS Samvirke bestå av følgende aktører:

- Utstedere: selskaper som godkjennes som AutoPASS-utsteder etter denne forskriften
- Operatører: bompengeselskaper og ferjeselskaper i Norge
- Samordningsorgan: Statens vegvesen som forvalter av AutoPASS Samvirke
- Brukere: enkeltpersoner og organisasjoner som har en brukeravtale med en AutoPASS-utsteder

Den viktigste egenskapen til AutoPASS Samvirke er at det inneholder et felles sett med regler (tekniske, operasjonelle, forretningsmessige) som sikrer full interoperabilitet mellom partene. Det vil si at en AutoPASS-utsteder i AutoPASS Samvirke vil kunne motta passeringer fra samtlige operatører i AutoPASS Samvirke. Tilsvarende vil en operatør i AutoPASS Samvirke kunne sende passeringer til samtlige utstedere i AutoPASS Samvirke.

3.5.2 Bompengeselskaper i AutoPASS Samvirke

Alle bompengeselskaper i Norge vil være forpliktet til å inngå i AutoPASS Samvirke gjennom bompengeavtalen de har med Samferdselsdepartementet eller Statens vegvesen⁵. Med bompengeselskaper forstås i denne sammenhengen aktører som etter avtale med Samferdselsdepartementet eller Statens vegvesen har rett til å kreve inn bompenger på offentlig veg i Norge med hjemmel i veglova § 27.

AutoPASS-utsteder har rett og plikt til å inngå avtale med alle bompengeselskaper i AutoPASS Samvirke.

3.5.3 Ferjeselskaper i AutoPASS Samvirke

Statens vegvesen kan også godkjenne ferjeselskaper som operatør i AutoPASS Samvirke. Ferjeselskapenes plikt til å inngå i AutoPASS Samvirke må defineres i en avtale mellom ferjeselskapet og Statens vegvesen/fylkeskommune, f.eks. i forbindelse med anbud på ferjeruter. Det vil være selskapet som driver ferjeruten som formelt vil inneha rollen som operatør.

AutoPASS-utstedere vil ha rett og plikt til å inngå utstederavtale med ferjeselskapene på lik linje med bompengeselskapene. Dette vil gjelde på samme måte for EETS-utstedere ettersom ferjeruter anses å være innenfor virkeområdet til EETS-direktivet (Art. 1):

Article 1 Objective and scope

(1.) This Directive lays down the conditions necessary to ensure the interoperability of electronic road toll systems in the Community. It applies to the electronic collection of all types of road fees, on the entire Community road network, urban and interurban, motorways, major and minor roads, and various structures such as tunnels, bridges and ferries.

⁵ De regionale bompengeselskapene inngår bompengeavtale med Samferdselsdepartementet. Bompengeselskap som ikke inngår i et regionalt selskap inngår bompengeavtalen med Statens vegvesen, som har fått delegert myndighet til å inngå denne avtalen på vegne av staten.

3.5.4 Andre operatører

I tillegg kan AutoPASS-utsteder på eget initiativ inngå avtaler med andre aktører (f.eks. parkeringsselskap) for å tilby andre typer tjenester knyttet til avtalen eller brikken. Dette er imidlertid utenfor AutoPASS Samvirke og reguleres dermed ikke av denne forskriften.

3.6 Forholdet til EasyGo

EasyGo er betegnelsen på et fellesskap av bompengeselskaper som opererer betalingsanlegg for veg, bru, tunnel og ferjeselskaper. Deltakerne består av bompengeselskaper i Sverige, Danmark og Østerrike, samt Statens vegvesen på vegne av norske bompengeselskaper. Det er flere utstedere i EasyGo i dag, hvorav de fleste også er bompengeselskaper. Innføring av forskriften vil påvirke EasyGo på følgende måte.

- Dagens EasyGo-utstedere vil måtte godkjennes som AutoPASS-utsteder iht. forskriften for å kunne videreføre utstedervirksomhet i Norge.
- AutoPASS-utstedere (norske og utenlandske) vil selv måtte tilnærme seg EasyGo dersom de ønsker å drive virksomhet i de andre EasyGo-områdene. Dette er utenfor Statens vegvesens ansvar.
- Statens vegvesen vil videreføre samarbeidet i EasyGo for å sikre harmonisering av tekniske og kommersielle krav.

3.7 Innkrevingsteknologi

Rollemodellen og rammeverket det legges opp til i denne forskriften er tett knyttet opp til hvordan denne funksjonen er definert i det europeiske rammeverket. Dette rammeverket er basert på at AutoPASS-utstederen utsteder bompengebrikker tilsvarende det som benyttes i dagens AutoPASS-system.

Bompengebrikken er imidlertid kun et redskap for korrekt registrering og identifisering av en avtale, som ikke påvirker den påfølgende innkreivingsprosessen. I utgangspunktet har det derfor lite betydning for rollemodellen om det er brikken, eller en annen form for teknologi, som sørger for at kjøretøyet identifiseres korrekt. Denne dreiningen er i tråd med EU-kommisjonens pågående arbeid med nytt EETS-direktiv – der begrepet brikke On Board Unit, (OBU) gjøres mer fleksibel ved at det i stedet refereres til On Board Equipment (OBE).

Ettersom det ikke kan tas for gitt at AutoPASS-brikken (eller tilsvarende) vil være foretrukket teknologi for registrering og identifisering av kjøretøy i bompenganlegg i fremtiden, er forskriften så langt det er mulig teknologinøytral og bygget rundt brukeravtalen, og ikke brikken. Dette fordi det er avtalen som fastsetter AutoPASS-utstederens plikt til å betale operatøren for brukerens passeringer, og AutoPASS-utstederens rett til å kreve tilsvarende beløp fra brukeren. Avtalen inneholder også den informasjon som er nødvendig for korrekt prising av passeringen.

Forskriften vil derfor gjelde uavhengig av hvilken teknologi som benyttes for registrering/identifisering. Eksempler på andre teknologityper kan være f.eks. avlesning av kjøretøyets registreringsnummer (ANPR), RFID, eller ulike former for kommunikasjon integrert i kjøretøyet.

I denne sammenheng bemerkes det at denne forskriftens § 14 åpner for at Samferdselsdepartementet kan gi godkjenning til forsøkssystemer der det prøves ut ny teknologi som ikke er i samsvar med kravene som følger av forskriften for øvrig. Denne bestemmelsen implementerer EETS-beslutningens føringer knyttet til slike forsøkssystemer.

3.8 Lokale avtaler

Lokale avtaler viser til avtaler trafikanten gjør direkte med operatøren. Formålet med lokale avtaler er som regel redusert betaling for trafikanten.

Lokale avtaler kan identifiseres ved hjelp av en brikke utstedt av AutoPASS-utstederen. Utover dette har ikke AutoPASS-utstederen noen rolle eller ansvar i håndtering av betalingen. Forskriftens § 9 legger til grunn at AutoPASS-utstederen skal tilgjengeliggjøre brikken (eller andre potensielle metoder for identifisering) til slik bruk. Dette legges videre til grunn i § 9 tredje ledd at Departementet kan fastsette en godtgjørelse til utsteder for slik bruk.

3.8.1 Forskuddsbaserte rabatter ved betaling av bompenger

Noen bompengeselskaper tilbyr fortsatt forskuddsbaserte rabatter der rabatten gis på grunnlag av et innbetalt forskudd til bompengeselskapet. Det ligger som en føring i Meld. St. 25 at slike forskuddsbaserte rabatter skal avvikles.

Det legges til grunn i denne forskriften at AutoPASS-utsteder ikke skal ha tilgang til å innrømme brukerne forskuddsbaserte rabatter på bompengeselskapets vegne. Brukere som ønsker forskuddsbaserte rabatter må håndtere dette gjennom en egen avtale (lokal avtale/tilleggsavtale) med det respektive bompengeselskapet. AutoPASS-utstederne har imidlertid anledning til å bistå med å administrere disse tilleggsavtalene for at brukerne skal kunne betale på en enklest mulig måte.

3.8.2 Forskuddsbaserte rabatter på ferjebillett

Tilsvarende prinsipp som over gjelder i tilfeller der ferjeselskapet er operatør. Rabatter som gis ved hjelp av ferjekortet vil håndteres separat av ferjeselskapet⁶, og ikke av AutoPASS-utstederen. Slike forskudds- og rabattordninger kan også benytte av AutoPASS-utstederens brikke for identifisering.

3.8.3 Fritaks- og rabattordninger

Noen typer kjøretøy og brukere har tilgang til ulike former for fritak ved ferdsel i bomstasjon eller på ferje. Disse kan deles opp i fritaksordninger som håndteres lokalt (f.eks. adressebaserte fritak og fritak for forflytningshemmede) og nasjonalt (f.eks. el-biler).

AutoPASS-utsteder vil ikke ha noen rolle i håndteringen av lokale fritak, med unntak av at dennes brikke benyttes for identifisering. Operatøren administrerer innvilgelse og oppfølging av de lokale fritakene, og sender ikke passeringene over til AutoPASS-utsteder. For nasjonale fritaksordninger vil kjøretøyets takstklasse være avgjørende. Her vil AutoPASS-utsteder ha en rolle i å samle inn og sikre riktig kjøretøysinformasjon.

Det legges til grunn i forskriftens § 17 andre ledd at brukerens berettigelse til nasjonale eller lokale fritak, ikke er saklig grunn for å nekte opprettelse av kundeforhold hos AutoPASS-utsteder.

⁶ Eller av andre som opptrer på ferjeselskapets vegne, jf. anskaffelse av sentral tjenesteleverandør.

4 Forholdet mellom AutoPASS-utstederne og operatørene

Dette kapitlet inneholder en omtale av bestemmelser som definerer forholdet mellom AutoPASS-utsteder og operatører (bompenge- og ferjeselskap).

4.1 Utstederavtalen

Det foreslås at en AutoPASS-utsteder som godkjennes for virksomhet i Norge skal inngå en standard utstederavtale (Utstederavtalen) med hver operatør i AutoPASS Samvirke. Utstederavtalen angir de detaljerte rettighetene og pliktene knyttet til å drive utstedervirksomhet. Dette er hjemlet i forskriftens § 5. Avtalen vil på alle vesentlige punkter være likelydende for alle utsteder for å unngå forskjellsbehandling.

Utstederavtalen vil beskrive de mest sentrale forretningsmessige vilkårene mellom operatør og utsteder. Dette inkluderer:

- a) **Utstederens plikt til å kreve betaling** fra brukeren for avtalepasseringer hos operatøren.
- b) **Utstederens plikt til å betale operatøren** for disse avtalepasseringer. Plikten gjelder uavhengig av om brukeren betaler til utsteder.
- c) **Utstedergodtgjørelse.** Avtalen skal omtale utstedergodtgjørelsen og eventuelt nærmere bestemmelser om denne.
- d) **Finansielle garantier.** Avtalen fastsetter fremgangsmåte, metode og størrelse for garantier AutoPASS-utsteder må stille mot operatør. Størrelsen på garantiene kan variere etter omsetning og aktuell risiko.
- e) **Kjøretøysinformasjon.** Avtalen skal fastsette hvilken informasjon AutoPASS-utsteder må oppgi om brukeren og/eller brukers kjøretøy, hvordan denne informasjonen skal håndteres og ansvarsforhold knyttet til feil mv.
- f) **Tekniske og operasjonelle krav, inkludert krav om testing.** Siden tekniske og operasjonelle krav er detaljerte og kan være gjenstand for hyppige endringer vil ikke disse primært være formulert i utstederavtalen, men i vedlegg med tekniske og operasjonelle spesifikasjoner. Utstederavtalen vil imidlertid fastslå at aktørene er forpliktet til å følge de respektive spesifikasjonene.
- g) **Behandling av personopplysninger.** Utstederavtalen skal beskrive hvordan personopplysninger skal behandles, inklusiv bruk av datahandleravtaler.
- h) **Partenes plikt til å ikke inngå motstridende avtaler.** En godkjent AutoPASS-utsteder vil ikke ha anledning til å inngå alternative avtaler med en eller flere norske operatører som på noen måte underminerer vilkårene i Utstederavtalen inngått med operatørene⁷.
- i) **Bestemmelser om mekling og tvisteløsning.** Dette inkluderer forhold knyttet til bruk av Statens vegvesen som tvisteløsningsorgan, jf. § 34.

4.2 Betalingsansvar

Det følger av forskriftens § 6 at AutoPASS-utstederen skal kreve betaling fra brukeren for alle avtalepasseringer brukeren har foretatt. Brukerens forpliktelse til å betale AutoPASS-utstederen skal være hjemlet i brukeravtalen.

⁷ Eksempler på dette kan være at en operatør og en utsteder ønsker å inngå en avtale som: direkte eller indirekte gir utsteder en høyere eller lavere utstedergodtgjørelse; gir utsteder en utvidet rett til å gjøre krediteringer på vegne av operatøren; eller gir utstederen mer gunstige oppgjørsregler enn øvrige utsteder.

Så lenge bruker har en gyldig avtale har AutoPASS-utsteder ansvar for å betale operatøren for brukeres passeringer. Brukeren kan ikke holdes ansvarlig overfor operatør for krav AutoPASS-utsteder ikke har betalt til operatøren.

Dersom det av tekniske årsaker ikke har vært mulig å tilordne brukerens passering til en utsteder, har operatøren rett til å rette kravet mot kjøretøyets eier direkte, iht. forskrift om betaling av bompenger. I så tilfelle vil ikke AutoPASS-utstederen ha krav til å betale operatøren, og AutoPASS-utsteder kan heller ikke rette krav mot brukeren for den samme passeringen. Slik feil skal i utgangspunktet unngås, men kan forekomme f.eks. dersom brukerens kjøretøysnummer ikke er riktig registrert i avtaleregisteret (hviteliste). Dersom AutoPASS-utsteder eller operatør blir gjort oppmerksom på slike typer feil skal de rettes, slik at ikke brukeren blir skadelidende.

4.3 Om utstedergodtgjørelsen

Ettersom AutoPASS-utsteder yter en tjeneste til operatørene krav den på en godtgjørelse for dette, jf. forskriftens § 7. For å unngå forskjellsbehandling av utstedere, og unngå kompleksiteten knyttet til ulike anbudsmodeller, vil denne godtgjørelsen fastsettes av Samferdselsdepartementet.

Utstedergodtgjørelsen vil måtte settes på et tilstrekkelig høyt nivå til at det er økonomisk forsvarlig å drive utstedervirksomhet, samtidig som ikke operatørene får for store kostnader knyttet til dette.

Utstedergodtgjørelsen vil kunne beregnes ut fra antall passeringer, passeringsbeløp eller en kombinasjon. Hvordan godtgjørelsen for ulike typer fritakspasseringer beregnes vil også kunne spesifiseres nærmere. Samferdselsdepartementet foreslår at dagens utstedergodtgjørelse i AutoPASS videreføres inntil videre, det vil si 1,75 prosent av passeringsbeløpet.

Utstedergodtgjørelsen er vurdert til i sin helhet å være en mvapliktig administrativ tjeneste, se note under kapittel 12.1.

Samferdselsdepartementet vil ha myndighet til å endre utstedergodtgjørelsen basert på en vurdering av markedssituasjonen. Dersom utstedergodtgjørelsen endres skal operatører og utstedere varsles minst tre måneder før endringen skjer slik at aktørene gis en viss forutsigbarhet.

4.4 Plikt til å stille garantier

Dagens bompengeselskaper får store deler av sine inntekter fra egne avtalekunder. Bompengeselskapet bærer da risikoen for tap på kundefordringer. Når alle avtalepasseringene håndteres gjennom uavhengige utstedere vil risiko på kundefordringer flyttes fra operatør til utsteder.

Samtidig oppstår det en risiko forbundet med at AutoPASS-utstederen kan gå konkurs. I så tilfelle risikerer operatøren – altså bompengeselskap eller ferjeselskap – å tape det som er utestående. Sannsynligheten for at AutoPASS-utsteder skal gå konkurs reduseres noe av at Statens vegvesen stiller krav om at AutoPASS-utstederen må tilfredsstillende økonomisk evne ved godkjenning, og for øvrig ha relevant erfaring og godt omdømme.

Utstederavtalen vil inneholde konkrete bestemmelser knyttet til sikkerhet mot utstederen, som kan utløses dersom AutoPASS-utsteder går konkurs. Størrelsen og innretning på denne garantien er ikke endelig fastsatt. Det må imidlertid gjøres en vurdering som avveier ulike forhold:

- Utsteders kostnader forbundet med garantien
- Operatørenes behov for garantier i lys av aktuell risiko
- Administrative kostnader forbundet med etablering og oppfølging av garantien
- Forskriftens ytre rammer for garantiens størrelse

Det tas sikte på å etablere garantier som på en mest mulig hensiktsmessig måte balanserer disse hensynene. Eksempelvis vil det i tilfeller der det er lav bilateral omsetning mellom operatør og AutoPASS-utsteder være mulig å la være å benytte garantier.

Bestemmelsen i forskriftens § 8 tar også høyde for EETS-regelverket og den øvre grensen som settes her for garantistillelse. Garantier skal ikke overstige en måneds omsetning mellom den respektive operatør og utsteder.

4.5 Tekniske krav

EETS-forskriften inneholder noen grunnleggende tekniske krav, som videreføres i forskriftens §§ 10 – 13. Disse er allerede implementert gjennom EETS-forskriften og innebærer slik sett ingen endring. Dette inkluderer:

- Utstederens rett til å få testet, hos operatøren, at eget utstyr fungerer godt i operatørens anlegg (jf. § 10)
- Operatørens rett til å gjennomføre uannonserte tester av AutoPASS-utstederens utstyr, f.eks. for å kontrollere at AutoPASS-utstederens brukere registreres korrekt og belastes riktig takst (jf. § 11).
- Operatørens plikt til å ha en reserveløsning tilgjengelig slik at ikke AutoPASS-utstederens brukere ikke på noen måte blir straffet dersom operatørens system ikke fungerer som det skal (jf. § 12)
- Operatørens plikt til å benytte teknologi – inklusive metoder for klassifisering av kjøretøy og takstfastsettelse - som er innenfor rammene av det som tillattes i EETS-beslutningen med vedlegg (jf. § 13)

4.6 Plikt til å tilgjengeliggjøre brikken for bruk i lokale avtaler

En rekke bompengeselskaper og ferjeselskaper har i dag ulike ordninger med rabatter og fritak som krever lokale avtaler. Disse lokale avtaler vil håndteres ved at brukerne har lokale avtaler direkte med operatøren (eller en som opptrer på operatørens vegne). Prinsipielt har derfor ikke AutoPASS-utsteder noen rolle i håndteringen lokale avtaler.

For å kunne identifisere disse avtalene kreves imidlertid det at brikken – som er utstedt av en AutoPASS-utsteder - registreres opp mot den lokale avtalen. AutoPASS-utstederens brikke vil her brukes som en ren identifikator uten at AutoPASS-utstederen har noe ansvar for transaksjonen.

I forskriftens § 9 stilles det krav om at AutoPASS-utstederen skal stille sitt utstyr til rådighet for at operatøren skal kunne identifisere lokale avtaler. AutoPASS-utsteder skal motta godtgjørelse for denne tjenesten.

5 Forholdet mellom AutoPASS-utstedere og brukere

Dette kapittelet inneholder en omtale av bestemmelser som definerer forholdet mellom AutoPASS-utstedere og brukerne jf. kapittel 3 i utkast til forskrift. Brukeravtalen er brukernes «inngangsport» til både hensiktsmessig betaling og rabatter ved bompasseringer, og avtalen er for næringsdrivende og andre rettssubjekter påbudt gjennom forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg. Forslaget til bestemmelsene i kapittel 3 bygger på avtalevilkår som har vært utviklet av Vegdirektoratet over lengre tid og skal bl.a. sørge for at de viktigste av brukerens interesser og rettigheter ivaretas i avtaleforholdet.

5.1 Brukeravtalen

§ 15 fastsetter noen minimumsvilkår som må fremkomme i alle brukeravtaler.:

- a) hvor og når avtalen gjelder
- b) forholdet mellom avtalen og fastsettelse/endring av takster hos operatøren
- c) brukerens plikt til å gi AutoPASS-utstederens riktig og fullstendig informasjon som grunnlag for korrekt prising av passeringene
- d) brukerens rett til rabatter etter avtalen
- e) brukerens betalingsplikt overfor AutoPASS-utstederen
- f) brukerens plikt til å følge de instruksjoner som gjelder for riktig bruk av avtalen og teknisk utstyr
- g) forholdet mellom brukeravtalen og eventuelle lokale avtaler, jf. § 9
- h) hvordan feil hos operatør og AutoPASS-utsteder håndteres, jf. § 16
- i) behandling av egne personopplysninger, inkludert hvilke rettigheter brukeren har etter den til enhver tid gjeldende personvernlovgivningen
- j) informasjon om bruk av data til statistiske formål, jf. § 32
- k) informasjon om rettigheter knyttet til klageadgang
- l) AutoPASS-utstederens rett til å foreta endringer i avtalen
- m) brukerens rett til å si opp avtalen
- n) AutoPASS-utsteders rett til å heve avtalen ved vesentlig mislighold

Det legges til grunn at AutoPASS-utstederen må varsle brukeren minst 14 dager før AutoPASS-utstederen hever avtalen, avtalen bortfaller eller overføres til en tredjepart. AutoPASS-utstederne gis imidlertid mulighet til å heve brukeravtaler med umiddelbar virkning og uten forutgående varsel i tilfeller der brukeren vesentlig misligholder brukeravtalen.

Disse kravene er inkludert for å sørge for at systemet skal fungere på en enhetlig og forutsigbar måte, der alle parter kjenner sine plikter og rettigheter. For øvrig er det gått ut ifra at denne typen vilkår er normalt for selskap som driver utstedervirksomhet, og slik at kravene ikke utgjør en barriere for å drive slik virksomhet i Norge.

5.2 Brukerens rettigheter ved feil

Det å ha en avtale med AutoPASS-utsteder (og elektronisk betalingsenhet) vil i mange tilfeller kvalifisere til rabatter hos norske bompeng- og ferjeselskaper. Dette følger blant annet av Stortingsproposisjonen som ligger til grunn for innkrevingen, og det respektive takstvedtaket.

Det reguleres derfor særskilt i forskriftens § 16 at brukeren ikke skal fratras rabatten, eller på annen måte betale en høyere pris, for forhold som skyldes at operatør eller AutoPASS-utsteder har gjort en feil.

5.3 Ikke-diskriminering av brukere

Kravet om ikke-diskriminering på bakgrunn av nasjonalitet følger generelt av EØS-avtalens artikkel 4⁸, og er for bompenggeområdet spesifisert særskilt i EETS-forskriften § 4-1, som også presiserer at diskriminering heller ikke skal skje på bakgrunn av bosted eller kjøretøyets registreringsland. Kravet foreslås videreført, se forslaget § 17.

Brukers avtale med en utsteder, herunder bruk av elektroniske betalingsenheter (f.eks. brikke), er et redskap for innkreving på vegne av det offentlige. Det er også en nødvendig forutsetning for at brukeren skal oppnå Stortingets vedtatte rabatter, og for at tunge kjøretøy skal kunne ferdes på norske veger. Dette gjør at det bør være mulig for alle trafikanter å inngå en avtale med en AutoPASS-utsteder på rimelige vilkår. Dette må imidlertid balanseres mot utsteders avtalefrihet og selvstendighet til å ta avgjørelser på forretningsmessige vilkår.

Krav om saklig grunn gjelder dersom AutoPASS-utsteder ønsker å nekte en person inngåelse av avtaleforhold, eller si opp et eksisterende avtaleforhold. Dokumenterbare forhold som gir høy risiko for svindel eller mislighold av betalingsforpliktelser regnes som saklig grunn. AutoPASS-utsteder kan ikke avvise en person på grunnlag av at vedkommende er berettiget til nasjonale eller lokale fritak, og slik sett genererer lite omsetning for AutoPASS-utstederen.

Siden utsteder bærer kredittrisiko overfor operatørene er det rimelig at utsteder har mulighet til å innføre konkrete tiltak for å sikre seg mot tap på kundefordringer. Eksempler på slike tiltak kan være krav om at bruker innbetaler et depositum eller forskudd, eller at bruker knytter avtalen mot et betalingskort. Slike typer tiltak skal være basert på en objektiv vurdering av aktuell risiko og stå i rimelig forhold til denne. Krav til sikkerhet kan med andre ord ikke brukes som en strategi for å unngå bestemte kundegrupper.

5.4 Krav til spesifisert faktura

For å sikre åpenhet om utsteders prisstruktur settes det krav til at dette er tydelig spesifisert på utsteders faktura eller annet salgsdokument⁹ jf. forslaget § 18. Det betyr at det tydelig må fremgå hva som er gjeldende takst for bompasingen, og hva som er utsteders egne gebyrer og betaling for andre tjenester. Utsteder kan heller ikke fremstille operatørens rabatter som sine egne.

Begrunnelsen for dette er todelt. For det første er takster og rabatter i hvert bompengeprojekt vedtatt i Stortinget, og bompengebetaling er en innkreving på vegne av det offentlige. Dette tilsier at det bør være en høy grad av transparens knyttet til grunnlaget for betalingskravet. For det andre er det en konkurransemessig begrunnelse, i det at brukeren enkelt skal kunne sammenligne prisstrukturen til de ulike utstederne.

Forslaget § 18 viderefører bestemmelsen i EETS-forskriftens § 4-11 *Spesifisert faktura*. Av dette følger det også at tidspunkt og sted for passeringen skal angis, med mindre brukeren selv ikke ønsker å få dette spesifisert.

⁸ «Enhver forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet skal være forbudt innenfor denne avtales [EØS-avtalens] virkeområde, med forbehold for de særbestemmelser den selv gir.»

⁹ Salgsdokumenter kan være fakturaer, notaer, regninger, kvitteringer som selgeren utsteder, sluttsetter og avregningssetter. Bokføringslovens § 5-1-1 stiller klare krav til hvordan et salgsdokument skal se ut.

5.5 Krav til gebyr- og bindingsfri avtale

Avtale med en utsteder er en forutsetning for at brukeren skal innrømmes rabatter i de respektive bompengeanlegg. Samtidig har AutoPASS-utstederen i utgangspunktet frihet til å definere sin egen produktportefølje og prisstruktur mot brukeren, jf. § 15.

For å sikre at brukeren skal kunne ha tilgang til rabattene vedtatt av Stortinget uten noen form for barriere, legges det opp til at det skal finnes løsninger i markedet der AutoPASS-utstederen tilbyr et basisprodukt, med vilkår som tilsvarer de som gis i dagens AutoPASS-system. Dette vil si at disse avtalene ikke kan inkludere gebyrer fra AutoPASS-utstederens side, utover de som er nevnt i bestemmelsens bokstav a) til d), som er de som benyttes i dag.

Bokstav a) viser til utsteders adgang til å ilegge de gebyrer som fremgår av Forskrift til inkassoloven, det vil si purregebyrer, samt ytterligere gebyrer ved inkasso. Bokstav b) viser til eventuelle gebyrer knyttet til at bruker ønsker en annen betalings- eller faktureringsform enn det som er standard, f.eks. dersom bruker ønsker å motta papirfaktura fremfor eFaktura. Bokstav c) viser til at AutoPASS-utstederen kan kreve et engangsgebyr for utstedelse eller erstatning av elektroniske betalingsenheter, tilsvarende dagens brikkedepositum. Punkt d) viser til forsinkelsesrenter iht. relevant lovverk. Punkt e) viser til utsteders mulighet til å be om økonomisk sikkerhet fra brukeren, jf. omtale under punkt 5.3.

Et slikt basisprodukt skal heller ikke inneholde andre former for forpliktelser i form av bindinger til andre tjenester/produkter eller lignende.

Siden en del potensielle AutoPASS-utstedere gjerne fra før har etablert egne prisstrukturer i sine brukeravtaler, vil dette kravet potensielt kunne utgjøre en betydelig inngangsbarriere, spesielt for AutoPASS-utstedere som har betaling i Norge kun som en liten del av sin totale virksomhet. Det legges derfor opp til at dette kravet kun retter seg mot AutoPASS-utstedere som dekker en vesentlig del av det norske markedet.

Forskriftens § 19 andre ledd definerer vesentlig markedsandel til å være minst 10 % av årlig total omsetning innenfor AutoPASS Samvirke. Definisjonen tar altså utgangspunkt i beløpet som omsettes mot operatørene i AutoPASS Samvirke, og ikke omsetning andre steder. Gitt dagens markedsstruktur vil dette gi 3-4 AutoPASS-utstedere totalt som er nødt til å tilby et gebyrfritt alternativ til sine brukere.

Det vil imidlertid ikke være til hinder for at disse utstederne også tilbyr andre avtaler/tjenester som har en prisstruktur som avviker fra dette.

5.6 Klageinstans for brukerne

Det legges til grunn at brukerne kan rette klager i forbindelse med utsteders virksomhet innenfor AutoPASS Samvirke (betaling, innfordring, avtaleinngåelse mv.) til Statens vegvesen. Dette er i tråd med dagens ordning, der Statens vegvesens regionkontorer i dag behandler klager knyttet til bompenger, herunder forhold knyttet til brukeravtaler.

6 Godkjenning og driftsgodkjenning av AutoPASS-utstedere

Dette kapitlet beskriver Statens vegvesens godkjenningsmyndighet knyttet til å godkjenne AutoPASS-utstedere, samt kravene for slik godkjenning.

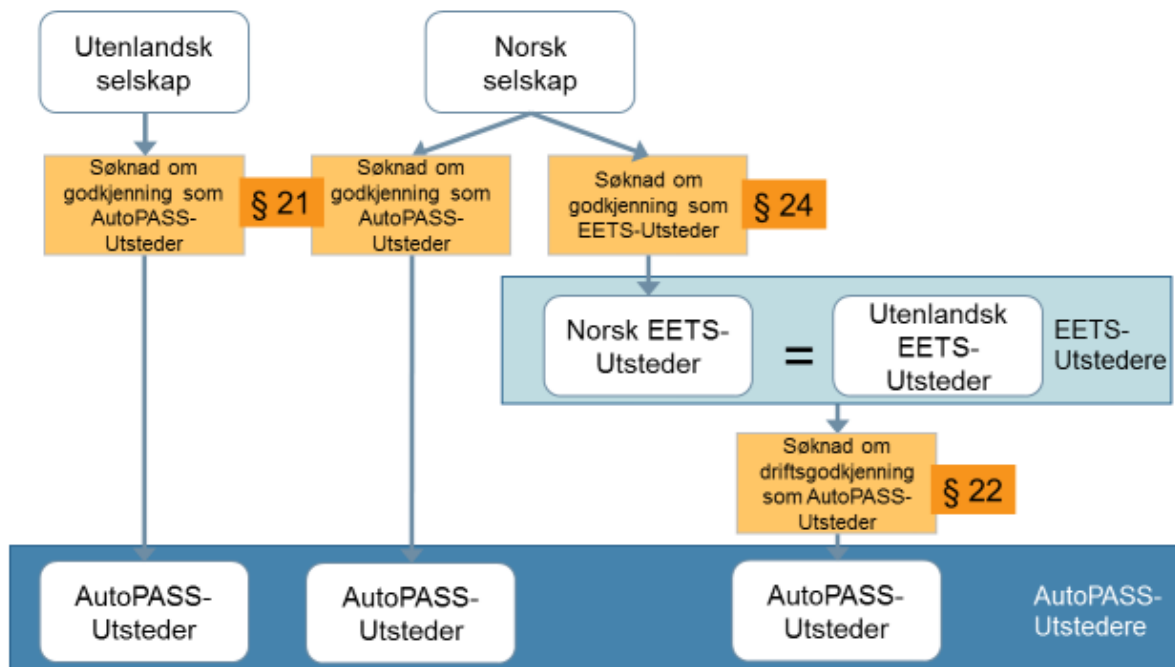
6.1 Om Statens vegvesens godkjenningsmyndighet

Forskriften slår fast at norske og utenlandske selskap som ønsker å drive utstedervirksomhet i Norge innenfor AutoPASS Samvirke, må være godkjent av Statens vegvesen, jf. § 21.

Selskap som allerede er godkjent som EETS-utsteder i sitt hjemland behøver kun å få driftsgodkjenning av Statens vegvesen for å drive utstedervirksomhet her, jf. § 22. Årsaken til at det skilles mellom disse to gruppene er at EETS-utstedere allerede har vært igjennom en godkjenningsprosess i sitt hjemland og dermed skal slippe å måtte godkjennes på nytt for mange av de samme kravene. De må imidlertid gjennomføre lokale tekniske tester.

I tillegg til godkjenning for å drive utstedervirksomhet innenfor AutoPASS Samvirke regulerer forskriften Statens vegvesens myndighet til å godkjenne norske selskap som EETS-utsteder, jf. § 24. Dette omtales i neste kapittel.

De ulike formene for godkjenning/driftsgodkjenning er skissert under:



Figur 6-1: Oversikt over sammenhengen mellom godkjenningsregimene for AutoPASS-utsteder og EETS-utsteder

6.2 Om godkjenning av AutoPASS-utstedere jf. § 21

Med godkjenning av AutoPASS-utstedere menes det å godkjenne et norsk eller utenlandsk selskap (eller annen organisasjonsform) for å drive operativ utstedervirksomhet i Norge innenfor rammene av AutoPASS Samvirke. Selskapet som søker om slik godkjenning kan operere som utsteder allerede (f.eks. i et annet land) eller være et selskap som ønsker å starte med dette. Godkjenningsprosessen vil allikevel være den samme. Vilkårene for godkjenning beskrives i utstederforskriftens § 21. Ved godkjenning gis selskapet rett og plikt til å inngå utstederavtaler med samtlige operatører i AutoPASS Samvirke og starte operativ virksomhet. Denne godkjenningen gir ikke status som EETS-utsteder.

Utkastet til forskriftens § 21 fastsetter de overordnede kravene som skal legges til grunn for godkjenning som utsteder i AutoPASS Samvirke. Her følger en nærmere omtale av kravene:

- a) Teknisk utstyr og tilfredsstillende tekniske tester. Her legges til grunn at AutoPASS-utstederen har teknisk utstyr som gjør AutoPASS-utstederen i stand til å drive som utsteder i AutoPASS Samvirke i tråd med gjeldende AutoPASS-spesifikasjoner. Ettersom de tekniske spesifikasjonene vil kunne måtte endres etter hvert vil ikke de konkrete kravene fremgå på forskriftsnivå. Statens vegvesen vil måtte forvalte spesifikasjonene og gjøre nødvendige endringer på en slik måte at partene har mulighet til å tilpasse seg disse. Slik sett er forskriften å betrakte som teknologinøytral. Dersom man tar utgangspunkt i kravene slik de er med dagens innkrevningsteknologi vil det kreves at AutoPASS-utstedere skal ha:
- (1) elektroniske betalingsenheter (brikker) som følger spesifikasjonene og således er i stand til å kommunisere riktig informasjon på riktig måte til vegkantutstyret. AutoPASS-utstederens utstyr skal blant annet følge standarden EN 15509 og andre spesifikasjoner som er nærmere angitt i dokumentasjonen for AutoPASS og EasyGo¹⁰.
 - (2) IT-system som kan sende og motta informasjon på riktig måte til operatørens IT-system. I praksis vil dette gjøres ved at Statens vegvesen gjør tilgjengelig ett felles koblingspunkt som gir utstederne mulighet for kommunikasjon med samtlige aktører og vise versa. De tekniske spesifikasjonene vil også her fremgå av spesifikasjonene for AutoPASS og EasyGo. Her vil også Statens vegvesen kunne sette krav til hvilken type avtaleinformasjon som utstederne vil måtte tilgjengeliggjøre for operatørene for å sikre korrekt prising basert på kjøretøysparametere (f.eks. vekt- og utslippsklasse).
 - (3) IT-system som ivaretar personvern og datasikkerhet og som kan håndtere de produkter og tjenester som inngår i AutoPASS Samvirke.

Det legges ikke opp til å endre dagens tekniske spesifikasjonene i forbindelse med denne forskriften. Etter at en utsteder har dokumentert at den har teknisk utstyr som er i tråd med spesifikasjonene skal dette utstyret testes hos de ulike operatørene. Statens vegvesen kan fastsette nærmere krav til hvordan dette skal gjøres, f.eks. hvilke typer tester som skal gjennomføres, omfanget av testingen og krav til tilfredsstillende nivå. Operatørene har for øvrig en plikt til å samarbeide ved gjennomføring av disse testene, jf. forskriftens § 23.

- b) Kompetanse. En utsteder som skal godkjennes må demonstrere at den har relevant kompetanse og erfaring for den virksomheten den skal drive. Dette må være av en slik art og

¹⁰ EasyGo er et betalingssamarbeid mellom bompengeselskaper i hhv. Norge, Danmark, Sverige og Østerrike som muliggjør betaling med bombrikke i hele området. Mer informasjon finnes på www.easygo.com

omfang at det kan sannsynliggjøres at AutoPASS-utstederen er egnet for slik virksomhet. Det er imidlertid ikke et krav om at AutoPASS-utstederen har erfaring med utstedervirksomhet eller bompengeneinnkreving. Det vil kunne tillegges vekt dersom søkeren har erfaring fra lignende bransjer med store transaksjons- og kundevolum. Eksempler på dette kan være bank, betalingsformidling, inkasso, leasing/kjøretøysadministrasjon, kraft, telekommunikasjon mv.

Det er påkrevd at utsteder i forbindelse med sin søknad leverer en forretningsplan. Denne vil vurderes opp mot relevant kompetanse og erfaring til utsteder for å vurdere om det er sannsynlig at utsteder vil kunne drive forsvarlig uten å påføre brukere, operatører eller myndigheter vesentlig ulempe gjennom sin virksomhet.

- c) Økonomisk evne. Statens vegvesen vil måtte gjøre en vurdering av om utsteders økonomiske evne står i forhold til den virksomheten utsteder driver, og de planer AutoPASS-utstederen har uttrykt i sin forretningsplan. Det vil her gjøres en samlet vurdering av forhold som AutoPASS-utstederens omsetning, egenkapital og type virksomhet utsteder er involvert i.
- d) Omdømme. Dette kravet er ment for å unngå AutoPASS-utstedere som av ulike grunner ikke er egnet til å drive slik virksomhet. Det vil her legges til grunn tilsvarende avvisningsgrunner som gjelder ved offentlige anskaffelser, f.eks.:
- a. Straffedommer: korrupsjon, bedrageri, hvitvasking mv.
 - b. Manglende betaling av skatter, avgifter og trygdeavgifter
 - c. Insolvens, interessekonflikter eller alvorlig feil i yrkesutøvelsen

Videre vil en utsteder også kunne nektes godkjenning hvis de driver virksomhet som vil kunne anses som uetisk eller skadelig for omdømmet til betalingssystemet. Omdømmekravet vil både gjelde selve virksomheten som søker og personer i nøkkelroller til virksomheten.

Statens vegvesen kan komme med nærmere bestemmelser og tolkninger knyttet til hvordan disse kravene skal anvendes.

Siden bompengeselskaper iht. bompengeavtalen ikke har anledning til å drive næringsvirksomhet – kan disse ikke godkjennes som utsteder. Dette er et sentralt premiss som følger av bompengereformen.

Godkjente AutoPASS-utstedere er til enhver tid forpliktet til å tilfredsstillere kravene de er blitt godkjent etter. De må rapportere løpende til Statens vegvesen iht. kravene i § 27. Statens vegvesen kan trekke tilbake godkjenningen dersom kravene ikke lengre er tilfredsstillende, jf. § 28.

6.3 Om driftsgodkjenning av EETS-utstedere som AutoPASS-utstedere jf. § 22

Forskriftens § 22 skal ivareta det forhold at en EETS-utsteder i henhold til gjeldende EU-regelverk ikke skal behøve å måtte godkjennes i hvert enkelt EU-land. Det er en sentral forutsetning i EETS-regelverket at en godkjenning (som EETS-utsteder) i et medlemsland skal legges til grunn i øvrige medlemsland. Det betyr at dersom selskap som er godkjent som EETS-utsteder i et annet medlemsland ønsker å drive virksomhet i Norge, vil dennes status som EETS-utsteder måtte anerkjennes. Ved godkjenning som EETS-utsteder følger det av EU-regelverket at EETS-utstederen må ha blant annet tilfredsstillende økonomisk evne, relevant kompetanse og erfaring, og godt omdømme. Statens vegvesen vil da måtte stole på at de vurderingene som er gjort av myndighetene i EETS-utstederens hjemland er riktige med hensyn til dette.

På tross av dette vil det være behov for at også EETS-utstederen utstyr er gjenstand for lokale tester, for å fastslå at dette utstyret kan fungere i Norge.

Når det gjelder kravene i Kapittel 2 og 3 i denne forskriften vil disse praktiseres likt overfor EETS-utstedere som driver med grunnlag av driftsgodkjenning etter § 22 og AutoPASS-utstedere som er godkjent etter § 21. En EETS-utsteder driftsgodkjent i henhold til § 22 vil inngå standard utstederavtale og dermed defineres en AutoPASS-utsteder.

Dersom en EETS-utsteder får tilbakekalt statusen som EETS-utsteder av myndighetene i sitt hjemland, bortfaller også retten til å drive som utsteder i AutoPASS Samvirke. Selskapet må da gjennomgå godkjenningsløpet i § 21 dersom de ønsker å videreføre sin virksomhet i Norge.

6.4 Nærmere om operatørens plikter ved godkjenning

Godkjenningsprosessen angitt i forslaget §§ 21 og 22 forutsetter blant annet at det gjennomføres lokale tekniske tester av AutoPASS-utstederens utstyr. I tillegg til Statens vegvesens kontroll av teknisk dokumentasjon og eventuelle sentrale tester, krever denne prosessen at det gjennomføres teknisk tester hos hver operatør, eller i det minste et representativt utvalg operatører.

Dette kan for eksempel være tester av at AutoPASS-utstederens brikker leses av operatørens vegkantutstyr, eller at transaksjoner sendes korrekt fra operatørens til utsteders IT-system. Siden alle AutoPASS-utstedere har krav på likebehandling er det nødvendig å sikre at operatørene tilrettelegger for at disse testene skal kunne skje på en hensiktsmessig måte og uten unødvendige forsinkelser. Det skal heller ikke forekomme systematisk forskjellsbehandling av utstederne på bakgrunn av nasjonalitet, eierstruktur eller andre forhold.

Statens vegvesen kan fastsette nærmere teststrategi og testplan.

7 Godkjenning av norske EETS-utstedere

Dette kapitlet beskriver hvordan norske selskap eller andre juridiske personer kan godkjennes som EETS-utsteder.

7.1 Om godkjenning av norske selskap som EETS-utsteder

Det følger av EETS-forskriften (som her foreslås opphevet) at Statens vegvesen skal ha myndighet til å godkjenne norske selskap som EETS-utsteder. Utkastet til forskriften § 24 er ment å erstatte EETS-forskriftens §§ 2-1 og 2-2 slik at Statens vegvesens plikt til å kunne gjennomføre en slik type godkjenning videreføres. Det understrekes at en slik godkjenning ikke automatisk gir tilgang til å drive utstedervirksomhet i Norge. Et selskap som godkjennes som EETS-utsteder vil imidlertid gjennom dette gis de rettigheter og plikter som følger av denne rollen i de landene som har implementert EETS-direktivet og EETS-beslutningen.

For den konkrete tolkningen av disse kravene vises det til Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF (EETS-beslutningen) Art 3, og EU-kommisjonens guide til implementering av EETS.¹¹

7.2 Områdedekning for EETS-utstedere

Norske EETS-utstedere er forpliktet til å inngå kontrakter med alle EETS-områder (bompengeselskaper mv. som omfattes av EETS) i Europa. Dette følger som et krav i EETS-beslutningen. Full geografisk dekning skal være på plass innen to år fra godkjenningen gis.

Det har så langt vært uklart hvordan dette regelverket skal håndheves. Andre EU-land har godkjent EETS-utstedere, uten å tilbakekalle godkjenningen når dette kravet ikke har blitt møtt. Det er påregnelig at dette kravet endres i forbindelse med EUs pågående revisjon av EETS-beslutningen.

7.3 EETS-kompatibel teknologi

EETS-utstedere plikter å benytte teknologi som iht. kravene i EETS-beslutningens vedlegg II og III. Disse vedleggene inneholder en rekke tekniske krav til EETS-utstederens IT-system og elektroniske betalingsenheter (brikker).

¹¹ Tilgjengelig via https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf

8 Overgangsbestemmelser

For å tilrettelegge for at bompengeselskapene skal ha mulighet til å skille ut sin utstedervirksomhet planlegges det en overgangsperiode. Overgangsperioden skal sikre driftsmessig kontinuitet og forutsigbarhet for brukerne, sikre en forutsigbar og transparent konkurransesituasjon og sikre at verdiene i bompengeselskapene ivaretas i tråd med bompengeavtalens forutsetninger.

Overgangsperioden skal videre gi eierne av de regionale bompengeselskapene og andre selskaper og juridiske personer som driver utstedervirksomhet ved forskriftens ikrafttredelse en realistisk mulighet til å ta stilling til om de vil skille ut et eget utstederselskap eller avhende utstedervirksomheten på annen måte. Hvis de velger utskilling til eget selskap vil overgangsperioden også gi bompengeselskapet mulighet til å forberede sin utstedervirksomhet på å forberede organisasjon og systemer for utskilling.

8.1 Regulering av overgangsperioden i forskriften

Departementets myndighet til å gi overgangsreglene fremgår av § 37. Det er antatt at særlig noen av dagens integrerte utstedere vil trenge noe tid til å omstille seg til forskriftskravene. Det legges opp til en 18 måneders overgangsperiode fra forskriften trer i kraft.

Virkeområde for overgangsreglene er de som driver utstedervirksomhet i Norge i dag. Dette er først og fremst norske bompengeselskaper som har utstedervirksomhet som en integrert del av egen drift – både de regionale bompengeselskapene og de som står utenfor reformen. Utstedere som driver i Norge på bakgrunn av bilaterale avtaler med norske operatører gjennom EasyGo-samarbeidet omfattes også av overgangsreglene.

8.2 Krav for midlertidig integrerte utstedere i overgangsperioden

Med «midlertidig integrerte utstedere» menes det utstedere som driver innenfor de økonomiske og juridiske rammene til bompengeselskapet i overgangsperioden, f.eks. som et datterselskap av det regionale bompengeselskapet. De midlertidig integrerte utstedere vil ikke ha vært gjennom en formell godkjenning iht. § 21, men vil i overgangsperioden drive sin utstedervirksomhet som tidligere.

Kravene som gjelder for midlertidig integrerte utsteder vil formelt fastsettes i vedtak fra Samferdselsdepartementet med hjemmel i forskriftens § 37. Kravene som settes i overgangsperioden har som mål å:

- Sikre driftsmessig kontinuitet og forutsigbarhet for brukerne
- Sikre en forutsigbar og transparent konkurransesituasjon
- Gi eierne av de regionale bompengeselskapene en realistisk mulighet til å ta stilling til om å de vil skille ut et eget utstederselskap eller avhende utstedervirksomheten på annen måte
- Gi de regionale bompengeselskapene tilstrekkelige med tid til å tilpasse seg utskilling, eventuelt avhending
- Sikre at verdiene som er bygget opp i forbindelse med bompengeselskapenes utstedervirksomhet blir ivaretatt i tråd med bompengeavtalens forutsetninger

Dette betyr at kravene som stilles til de midlertidig integrerte utstederne i overgangsperioden må balansere disse hensynene. I praksis vil dette si at de midlertidig integrerte utstederne må forholde seg til rammebetingelser som ligner de som gjelder i dag. I punkt 8.2.1–8.2.8 gir Vegdirektoratet en oversikt over hvordan ulike forhold er planlagt regulert i overgangsperioden.

8.2.1 Godkjenning av midlertidig integrerte utstedere

Det legges ikke opp til at midlertidig integrerte utstedere må godkjennes etter § 21 for å drive utstedervirksomhet i Norge. Grunnen til at dette kravet bortfaller er at de allerede driver utstedervirksomhet og har gjort det over en viss tid. Det å måtte gjennomføre en godkjenning av alle de eksisterende utstederne ville medført betydelig administrativt arbeid både for Statens vegvesen og bompengeselskapene. Sannsynligvis vil noen av dagens integrerte utstedere opphøre med utstedervirksomhet i løpet av overgangsperioden. De integrerte utstederne er del av offentlig eide bompengeselskaper, noe som gjør at risikoen ved å unnlate en godkjenningsprosess anses som liten.

Dette er ikke til hinder for at Statens vegvesen kan kreve tester av tekniske utstyret til disse utstederne hvis dette er nødvendig, f.eks. ved utskifting av brikkeleverandør.

Det legges til grunn at et selskap som overtar utstedervirksomheten ved utskilling av denne, må være godkjent i henhold til § 21 eller være driftsgodkjent i henhold til § 22. Hvis selskapet ikke er godkjent før utskillingen skjer, må det gjennomgå en godkjenningsprosess.

8.2.2 Regnskapsmessig og operasjonelt skille

Det legges til grunn at midlertidig integrerte utstedere skal lage en adskilt regnskapsoppstilling for sin virksomhet og fører separate regnskap, slik at økonomien hos henholdsvis utsteder og bompengeselskap tydeliggjøres. Statens vegvesen vil i samråd med bompengeselskapene utarbeide felles operasjonelle regler og retningslinjer for føring av regnskap.

8.2.3 Garantier

Det vil heller ikke settes krav om garantistillelse til de midlertidig integrerte utstederne. Ettersom disse er en integrert del av et bompengeselskap er det svært liten risiko for at disse skal misligholde sine forpliktelser. Krav om bankgarantier eller lignende anses derfor som unødvendig for midlertidig integrerte utstedere.

8.2.4 Utstedergodtgjørelse

Det legges til grunn at utstedergodtgjørelse til de midlertidig integrerte utstederne skal beregnes på samme måte som for uavhengige utstedere. Det vil si at både beregningmetodikken og selve satsen skal være lik.

8.2.5 Markedsaktivitet

Midlertidig integrerte utstedere er underlagt bompengeavtalen på lik linje med bompengeselskapet som eier dem. Det betyr at bompengeavtalens bestemmelse om at selskapet ikke skal levere «drifts- eller rådgivingstjenester til andre eller for øvrig drive eksternt rettet næringsvirksomhet» også gjelder for midlertidig integrerte utstedere. Midlertidig integrerte utstedere har derfor ikke anledning til å engasjere seg i annen type aktivitet, slik som andre betalingsanvendelser knyttet til avtalen og/eller brikken.

Midlertidig integrerte utstedere vil heller ikke ha anledning til å drive markedsføring. Markedsføring i denne sammenheng kan være kampanjer, reklame og annen aktivitet rettet mot å øke sin egen kundemasse. Generell informasjon vil imidlertid være tillatt.

8.2.6 Vilkår mot brukeren

De integrerte utstederne har rundt to millioner kunder som har en AutoPASS avtale. Disse kundene vil bli berørt når de integrerte utstederne skal overføre kundeporteføljen til en godkjent utsteder.

Overføringen vil skje etter følgende bestemmelse i betingelsene for AutoPASS-avtale: «Avtalen kan overføres til annet selskap dersom selskapet legger ned sin virksomhet, eller slutter å utstede bombrikker. Melding om nedleggelse og eventuell overføring av avtalen til annet selskap vil bli gitt før selskapet avslutter sin virksomhet». Det er viktig for kundene å opprettholde operatørens brikkerabatter og eventuelle betalingsfritak i overgangsfasen, se nærmere omtale av utskillingsprosessen i punkt 12.7.

Vegmyndighetene kan endre de gjeldende offentlige betingelsene for AutoPASS-avtale før de faller bort idet den siste kundeporteføljen overføres til en godkjent utsteder. Det er praksis for at en eventuell endringsprosess vil avveie interessene til alle berørte ved en offentlig høring.

8.2.7 Kostnader for integrerte utstedere

Departementet tillater at de tiltak som er strengt nødvendige som forberedelser for utskilling av utstedervirksomheten dekkes over selskapets ordinære drift. Dette vil typisk være tiltak for å sikre kontinuiteten i innkrevingen og selve gjennomføringen av utskilling eller avhending.

Hvis bompengeselskapet selv ønsker å gjøre tiltak som er til nytte for den fremtidig utskilte utstedervirksomheten, slik som å utvikle en egen utstederløsning e.l. skal dette gjennomføres på en slik måte at bompengeselskapet får tilbakeført alle kostnadene forbundet med disse tiltakene når utstedervirksomheten skilles ut eller avhendes på annen måte. Kravet om tilbakeføring vil også gjelde hvis tiltaket viser seg å ikke gi noen merverdi eller om tiltaket ikke slutføres. Brudd på dette anses som brudd på bompengeavtalen. Statens vegvesen kan stille ytterligere krav for å sikre at dette hensynet ivaretas.

8.2.8 Samlet oversikt over vilkår

I tabellene under er en samlet oversikt over planlagte rammevilkår for midlertidig integrerte utstedere, sammenlignet med kravene til uavhengige utstedere.

Generelle rammevilkår

| Krav/rammevilkår | Uavhengige AutoPASS-utstedere | Integrerte utstedere |
|---|----------------------------------|---|
| Juridisk grunnlag for utstedervirksomhet | - Forskrift - Utstederavtalen | - Bompengeavtalen - Enkeltvedtak med overgangsbestemmelser |
| Krav om godkjenning fra Statens vegvesen iht. forskrift | Ja | Nei, men mange av de samme prinsippene gjelder gjennom enkeltvedtak |
| Forbud mot kryss-subsidiering | Ikke relevant | Ja |
| Underlagt bompengeavtale | Nei | Ja |
| Underlagt oppfølgingsregime knyttet til godkjenning | Ja | Ja, men ikke formelt sanksjonsregime |
| Mulighet for å klage inn/bli påklaget ifm. tvisteløsning | Ja | Ja |
| Plikt til å inngå avtale med operatører innenfor AutoPASS (også nye forretningsområder hvis det blir en obligatorisk del av AutoPASS) | Ja | Ja |

Økonomiske rammevilkår

| Krav/rammevilkår | Uavhengige AutoPASS-utstedere | Integrerte utstedere |
|--|--|--|
| Krav til kredittrating | Ja, tilfredsstillende grad | Nei |
| Plikt til å stille garanti | Ja, ved høy bilateral omsetning | Nei |
| Oppgjørstid | Månedlig, forfall den 15. påfølgende måned | Månedlig, forfall den 15. påfølgende måned (også for konserninterne oppgjør) |
| Utstedergodtgjørelse | 1,75 % av passeringsbeløp. Fastsettes av SD. | 1,75 % av passeringsbeløp. Fastsettes av SD. Gjelder også for konserninterne passeringer og for passeringer på lokale avtaler. |
| Utsteders kredittrisiko for kundefordringer | Ja | Ja |
| Krav til regnskapsmessig skille mellom utstedervirksomhet og bompengedevirksomhet | Ja | Ja. Bompengeselskap som står utenfor regionale selskap og planlegger avvikling av egen utstedervirksomhet unntas fra kravet. |
| Mulighet for egne gebyrer mot sluttkunden | Ja, med forbehold om bestemmelser i § 19 | Nei, ikke utover de som praktiseres i dag (papirfaktura, purregebyrer) |
| Mulighet for å selge andre tjenester i markedet | Ja | Nei |
| Mulighet for andre anvendelser av brikke/avtale | Ja | Nei |
| Mulighet for aktiv markedsføring | Ja | Nei |
| Mulighet for å yte/motta tjenester til/fra eget konsern/nærstående bompengeselskap | Ja (men underlagt generelle regler om anskaffelser og konkurranse/statsstøtte) | Ja, men må tydeliggjøres i regnskap. Kostnadsdeling for felles drift må spesifiseres i fordelingsnøkkel. |

Samfunnsmessige rammevilkår

| Krav/rammevilkår | Uavhengige AutoPASS-utstedere | Integrerte utstedere |
|---|--|---|
| Leveringsplikt til ulønnsomme kunder | Ja, men mulighet for å kreve rimelig sikring | Ja, men mulighet for å kreve rimelig sikring |
| Plikt til å tilby fritaksavtaler | Ja | Ja |
| Distribusjon langs grensen ifm. obligatorisk brikke | Ikke plikt. Kan delta i anbud om å utføre tjenesten. | Ikke plikt. Kan ikke delta i anbud om å utføre tjenesten. |
| Plikt til å tilby gebyr- og bindingsfri avtale | Ja, hvis betydelig markedsandel jf. § 19 | Ja |

Tekniske rammevilkår

| Krav/rammevilkår | Uavhengige AutoPASS-utstedere | Integrerte utstedere |
|--|-------------------------------|---|
| Etterlevelse av tekniske krav fastsatt av Statens vegvesen (kommunikasjon, sikkerhet, valideringslister mv.) | Ja | Ja |
| Krav til testing | Ja | Nei, men Statens vegvesen kan kreve testing ved behov |

Vilkår mot sluttkunde

| Krav/rammevilkår | Uavhengige AutoPASS-utstedere | Integrerte utstedere |
|--|--|--|
| Avtalefrihet mot sluttkunde | Ja, innenfor rammen av minimumskrav fastsatt av Statens vegvesen | Nei, bruk av standard mal for AutoPASS brukeravtale. |
| Kundebehandling/ kreditering på bompengeselskapets vegne | Nei, med mindre det fremgår av felles rammevilkår | Nei, med mindre det fremgår av felles rammevilkår |
| Tilgang til å gi rabatter på operatørs vegne (forskuddsavtale) | Nei | Nei |

Andre forhold

| Krav/rammevilkår | Uavhengige AutoPASS-utstedere | Integrerte utstedere |
|--|-------------------------------|----------------------|
| Automatisk deltagelse i EasyGo | Nei | Ja |
| Krav til operasjonelt skille mellom utstedervirksomhet og bompengeselskapsvirksomhet | Ikke relevant | Ja |

8.3 Inntekter ved utskilling

Ved utskilling av utstederfunksjonen vil det nye utstederselskapet nødvendigvis ta med seg verdier fra bompengeselskapet, i form av systemer, utstyr, kompetanse og kundeforhold.

Det er opp til eierne av utstedervirksomheten å bestemme hvordan utskilling skal skje og at utskillingen skjer i henhold til lover, regler og avtaler. Forutsatt et forretningsmessig (økonomisk) grunnlag for utstedervirksomhet, vil dagens kunder/kundemasse ha en positiv økonomisk verdi.

Bompenggeavtalen stadfester at det ikke må forekomme åpent eller skjult overføring av bompenggeinntekter til andre formål. Det kan heller ikke skje utdeling av utbytte eller andre utdelinger til eierne. Med andre ord skal bompenggeinntekter og verdier skapt gjennom disse tilfalle vegformål. Utskillelse/overføring av avtaleforhold til et eget utstederselskap kan medføre uttak av verdier som er opparbeidet innenfor dagens bompengeregelverk.

Ved utskilling må eierne derfor ta stilling til hvordan eventuell urealisert merverdi (markedsverdien) som er skapt gjennom bompengeselskapets utstedervirksomhet blir håndtert i forhold til premisset om at bompenggeinntekter skal tilfalle vegformål. Dette vil i praksis si at verdiene skal tilbakeføres bompengeselskapet. En klar konsekvens av dette er at det ikke vil være tillatt med vederlagsfri overdragelse av kundemassen til et utstederselskap som ligger utenfor virkeområdet til bompenggeavtalen. Tilsvarende vil regler om ulovlig statsstøtte kreve at utskillingen av kundemassen skjer til markedsverdi.

9 Forholdet til EØS-retten og EETS

9.1 Innledning

Forslaget til ny forskrift skal videreføre gjennomføringen av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkningsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Fellesskapet (heretter omtalt som EETS-direktivet) i norsk rett.¹² Forskriften vil gjennom dette legge til rette for like konkurransevilkår for alle AutoPASS-utstedere, herunder EETS-utstedere som driver i Norge.

Den pågående bompengereformen i Norge vurderes å være i tråd med EETS-strukturen, se i den forbindelse EØS-notat av 24.09.2017 (evaluering og revisjon av EETS-regelverket). Forslaget her innebærer likevel at gjeldende implementering gjennom EETS-forskriften nå vil gjennomføres på en noe endret måte, herunder ved bruk av en annen systematikk enn tidligere. I tillegg foreslås innført enkelte nye bestemmelser som ikke følger av EETS-direktivet. Nedenfor følger en gjennomgang av disse to hovedproblemstillinger og deres betydning opp mot EØS-retten og Norges handlingsrom for gjennomføring av EETS-direktivet.

9.2 Forholdet til den gjeldende gjennomføringen gjennom EETS-forskriften

Ettersom utstederforskriften er ment å erstatte *forskrift 20.3.2015 nr. 230 om samvirkningsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa* (EETS-forskriften), vil utstederforskriften også videreføre bestemmelsene i EETS-direktivet som Norge er forpliktet til å gjennomføre i norsk rett etter EØS-avtalen.

EETS-forskriften ble fastsatt ved kgl.res. 20. mars 2015, på bakgrunn av Stortingets samtykke til EETS-direktivet. Direktivet er et rammedirektiv som er blitt nærmere spesifisert i Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingstjenesten og de tilhørende tekniske aspekter (heretter omtalt som EETS-beslutningen). De bestemmelser og krav som er inntatt i EETS-forskriften følger derfor hovedsakelig av EETS-beslutningen. Vegdirektoratet anser at EETS-beslutningen er å betrakte en nærmere presisering av EFC-direktivet, og at EETS-beslutningen derfor også bør implementeres på samme måte som direktivet, jf. også implementering av dagens EETS-forskrift.

EETS-beslutningen fastsetter Statens vegvesens godkjenningsmyndighet knyttet til å godkjenne norskregistrerte selskap som EETS-utsteder, og angir bompengeselskapenes og EETS-utstedernes plikter knyttet til virksomhet i Norge.

Selv om forskriften har vært gjeldende i om lag tre år har bestemmelse i forskriften fortsatt ikke kommet til praktisk anvendelse.

På samme måte som ved gjeldende gjennomføring antas her at EETS-beslutningen utfyller EETS-direktivet (2004/52/EF) og skal transformeres på tilsvarende vis som et direktiv, det vil si i henhold til EØS-avtalen art. 7 bokstav b. Gjennomføringen må skje med den detaljeringsgrad som direktivet gir anvisning på, herunder med tanke på de konkrete tekniske regler.

I dag er EETS-direktivet hovedsakelig gjennomført ved gjengivelse (transformasjon). Forskriften henviser imidlertid til en del tekniske vedlegg i EETS-beslutningen, uten at disse er tatt direkte inn i

¹² Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 har i Norge tidligere også vært omtalt som EFC-direktivet.

forskriften som vedlegg. Denne henvisningsteknikken kan forsvares på bakgrunn av vedleggenes tekniske art. Alternativet til dette er å gjengi vedleggene i egne vedlegg til forskriften. Til sammenligning er direktivet i svensk rett gjennomført både ved lov og forskrift, men også i svensk gjennomføring har man valgt den teknikken at forskriften viser til EETS-beslutningens vedlegg hva angår de nærmere tekniske krav.¹³

9.2.1 Virkeområde

I forhold til det gjeldende forslaget til utstederforskrift har EETS-forskriften et snevrere virkeområde, i og med at sistnevnte kun adresserer utsteder som har status som EETS-utsteder. Utstederforskriften vil ha et bredere nedslagsfelt i og med at den regulerer alle selskap som skal drive utstedervirksomhet i Norge. Etter Vegdirektoratets vurdering vil ikke dette faktum i seg selv utgjøre et problem hva angår gjennomføring av EØS-forpliktelsene, med mindre det i realiteten oppstilles krav som forskjellsbehandler nasjonale og internasjonale aktører.

9.2.2 Hjemmel

Den gjeldende EETS-forskriften er hjemlet i både veglova og vegtrafikkloven. Vegtrafikkloven § 7a femte ledd ga hjemmel for Samferdselsdepartementet til å gi forskrifter for å regulere ordningen (med vegprising), herunder prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordeling av nettoinntektene. Vegtrafikklovens § 7a ble opphevet ved lov 16 juni 2017 nr. 75. og det er derfor ikke aktuelt å videreføre hjemmelen i vegtrafikkloven i ny forskrift.

9.2.3 Videreføring av bestemmelser og sammenstilling i én forskrift

For å ivareta prinsippet om at regler som gjelder et bestemt område bør samles i én forskrift i stedet for å spres på flere mindre forskrifter, legges det her opp til at de relevante bestemmelsene i EETS-forskriften videreføres i utstederforskriften. EETS-forskriften vil da oppheves. En kort gjennomgang av endret gjennomføring følger nedenfor. En nærmere oversikt over hvordan de konkrete bestemmelsene i EETS-forskriften videreføres i denne forskriften følger i tabellen i Vedlegg 1.

9.2.4 Bestemmelser i EETS-forskriften som ikke er direkte videreført i utstederforskriften

I tabellen under følger oversikt over de bestemmelser i EETS-forskriften som ikke er direkte videreført i utstederforskriften slik denne foreslås her:

Tabell 1: Bestemmelser fra EETS-forskriften som ikke er direkte videreført

| Bestemmelse i EETS-forskriften | Begrunnelse |
|--|--|
| § 2-3. Testing av samvirkekomponenter / § 2-5. Verneklausuler | Disse bestemmelsene har sin EETS-beslutningens Art 14–16 som er relatert til tekniske krav. De tekniske kravene ansees videreført i og med forskriften §§ 10–13. Disse er ganske omfattende og er heller ikke fullt ut skrevet i EETS-forskriften, men det vises til de tekniske krav som gjelder. |
| § 3-2. Plikt til å benytte EETS-kompatibel teknologi | I EETS-forskriften ble det hentet opp en del krav fra vedleggene i EETS-beslutningen, fordi disse ble ansett som viktige. I utstederforskriften er det heller valgt å vise til vedleggene, på samme måte som ovenfor, se forslaget § 26. |
| § 3-5. Testing av bruksegnethet | Endringen er kun språklig, se forslaget § 10. |
| § 3-9. Oppfylging av betalingsplikt | Denne bestemmelsen er dekket gjennom forslaget § 6, og representerer ingen realitetsendring. |
| § 4-3. Personalisering av EETS-brikke | Med personalisering menes i denne sammenheng at informasjon om det enkelte kjøretøy legges fysisik inn i brukerens bompengebrikke. En egen bestemmelse om personalisering av brikker ansees hverken relevant eller nødvendig for at |

¹³ Se *Transportstyrelsens föreskrifter om elektroniska vägtagningssystem* av 21.02.2014, jf. blant annet §§ 1 og 4.

| | |
|--|---|
| | utstedere skal kunne drive virksomhet i Norge. Relevant informasjon for prising hentes via hviteliste, som utsteder plikter å fylle med korrekt informasjon, jf. § 5 e), og direktivets krav til personalisering i artikkel 3 nr. 5 ansees derfor oppfylt i og med hvitelisten. Vegdirektoratet antar det ikke er hensiktsmessig å regulere dette for norske selskap godkjent som EETS-utsteder etter § 24. |
| § 4-5.EETS-utstедers betalingsplikt | Prinsippet er videreført i forslaget § 6. Foreslått bestemmelse er forenklet i forhold til EETS-forskriften § 4-5. Nærmere regler knyttet til ikke-avleste brikker og ugyldiggjøring av avtaler er fjernet, da dette vil reguleres i utstederavtalen. |
| § 6-1.EETS-register | Bestemmelsen ansees ikke å være nødvendig å gjennomføre utover det som følger av forslaget § 31. Nærmere bestemt antas det at EETS-forskriftens § 6-1 annet og tredje ledd ikke må videreføres i forskrift, herunder på grunn av at direktivbestemmelsene angår forholdet mellom norske myndigheter og EØS-organer. |
| § 6-2. Tvisteløsningsorgan | Bestemmelsene som tvisteløsningsorgan følger av forslaget § 34. EETS-forskriftens § 6-2 tredje og fjerde ledd ansees ikke som nødvendige å videreføre i form av forskrift, herunder på grunn av at direktivbestemmelsene angår forholdet mellom norske myndigheter og EØS-organer. |

9.2.5 Nye bestemmelser i denne forskriften som ikke følger direkte av EETS

I neste tabell følger en oppstilling av de viktigste nye bestemmelsene i denne forskriften som ikke følger direkte av EETS-direktivet og EETS-beslutningen, men som antas å ha betydning for gjennomføringen.

Tabell 2: Nye bestemmelser i Utstederforskriften som ikke følger direkte av EETS-direktivt og EETS-beslutningen

| Bestemmelse i Utstederforskriften | Begrunnelse |
|---|---|
| § 7. Fastsatt utstedergodtgjørelse | Foreslått § 7 gir departementet rett til å fastsette utstedergodtgjørelse. Det er nytt at dette nedfelles i forskrift. |
| § 15. Detaljerte bestemmelser om innholdet i brukeravtalen | Foreslått § 15 om brukeravtale regulerer AutoPASS-utstedernes forpliktelse til å innta opplysninger i brukeravtalen, for å ivareta hensynet til brukeren. Bestemmelsen er mer detaljert enn det som følger av EETS-direktivet. Slik Vegdirektoratet vurderer det, er detaljeringsnivået i brukeravtalen § 15 ikke i strid med forutsetninger eller konkrete føringer i direktivet, og det representerer heller ikke en forskjellsbehandling av EETS-utstedere og nasjonale utstedere. ¹⁴ |
| §§ 21-23. Godkjenningsordninger og forholdet til AutoPASS Samvirke | Det foreslås egne bestemmelser om godkjenningsordninger. Vilkår for godkjenning som utsteder i AutoPASS Samvirke følger av forslaget kapittel 4, §§ 21 til 23. Det vises til kapittel 6 i høringsnotatet for en nærmere omtale av godkjenning av utstedere og EETS-utstedere i AutoPASS Samvirke. EETS-utsteder som ber om driftsgodkjenning i Norge må inngå avtale med alle operatørene. |
| § 23. Operatørens plikter ved godkjenning | Operatøren får tydeligere plikt til å teste AutoPASS-utstedernes utstyr. Dette er lagt inn for å styrke AutoPASS-utstedernes (og EETS-utstedernes) rettigheter ved godkjenning. |

¹⁴ Jf. også kommisjonsavgjørelsens fortale (5).

9.3 Samlet vurdering av forholdet til EETS-direktivet og EETS-beslutningen

I følge EØS-avtalen artikkel 7 bokstav b er direktiver bindende for avtalepartene, som skal gjøre dem til del av den interne rettsorden. På bakgrunn av EU-domstolens rettspraksis er det likevel på det rene at direktiver må gjennomføres på en slik måte at det fremstår klart for borgerne hvilke rettigheter og plikter som gjelder, slik at deres rettsstilling er klar. Dette innebærer at forskriftsteksten i seg selv må være tilstrekkelig klar samt fange opp de føringer som er gitt i direktiv og kommisjonsavgjørelse.

Etter Vegdirektoratets vurdering er de endringene som er omtalt i punkt 9.2.4. innenfor rammene av de kravene som følger av direktivet. Forslaget innebærer imidlertid også en innføring av nye bestemmelser – som ikke følger direkte av EETS – se punkt 9.2.5. Det er særlig når det gjelder foreslått regulering av utstedergodtgjørelse og godkjenningsordning som Vegdirektoratet har foretatt en nærmere vurdering opp mot direktivet.

Utstedergodtgjørelse

Når det gjelder utstedergodtgjørelsen, er det Vegdirektoratets vurdering at en nasjonalt fastsatt utstedergodtgjørelse ligger innenfor det tillatte handlingsrommet i EETS. Dette har sammenheng med at direktivet ikke inneholder noen direkte regulering av hvordan de kommersielle vilkår her skal fastsettes. Etter Vegdirektoratets vurdering følger det eksempelvis ikke eksplisitt av direktivets artikler at det skal skje forhandlinger, selv om dette kan synes forutsatt i EETS-beslutningens fortale og vedlegg.¹⁵ Vegdirektoratet er av den oppfatning at foreslått løsning med utstedergodtgjørelse er minst like godt egnet til å hensynta EETS-utstedernes tilgang til det norske markedet, som der AutoPASS-utstederne må forhandle om godtgjørelsen. En fastsatt sats bør kunne sikre at også mindre aktører får tilgang til markedet.

Godkjenningsordninger og organisering av bompengenvirksomheten

Hva angår godkjenningsordningene, er det et særlig spørsmål her hvorvidt ordningen med driftsgodkjenning må ansees som et hinder for tilgangen til bompengemarkedet for EETS-utstederne. Det følger av direktivet at EETS-utstederne skal gis en direkte tilgang til markedet, jf. særlig EETS-beslutningen fortale (5) og artikkel 5 nr. 3. Slik Vegdirektoratet vurderer det er driftsgodkjenningen i forslaget § 22 utformet slik at alle EETS-utsteder har direkte krav på å bli innlemmet i AutoPASS Samvirke, kun basert på at EETS-utstederen er registrert i sitt hjemland i henhold til direktivets krav. Driftsgodkjenning gis uten at det oppstilles nye vilkår. Innlemmelsen i AutoPASS Samvirke er slik sett en ren formalitet som ikke vil innebære et rettslig eller faktisk hinder for EETS-utstedernes tilgang til markedet. Videre er Vegdirektoratet av den oppfatning at direktivet ikke oppstiller konkrete føringer som hindrer denne organiseringen av bompengenvirksomheten.¹⁶ Tilsvarende kan det vises til at Sveriges gjennomføring av direktivet tok utgangspunkt i at eksisterende systemer (som AutoPASS) kunne eksistere ved siden av EETS.¹⁷

Samlet sett vurderes de nye bestemmelser som er fremhevet ovenfor å være i samsvar med direktivet. I punkt 9.4 nedenfor følger en vurdering av om de nevnte bestemmelser, i den utstrekning disse ikke kun skal vurderes ut fra EETS-direktivet, er i samsvar med Norges generelle forpliktelser etter EØS-avtalen.

¹⁵ Se kommisjonsavgjørelsens fortale (8) forutsetningsvis, og kommisjonsavgjørelsens vedlegg 1 nr 2 bokstav e.

¹⁶ Jf. også overordnet konklusjon om bompengereformen i EØS-notat av 24.09.2017 som nevnt innledningsvis.

¹⁷ Se Lagradsremiss av 12.09.2013 om Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem, på s. 103: *Regeringens bedömning: De befintliga betaltjänsterna AutoPASS, BroBizz och AutoBizz i samarbetet EasyGo och Färger Bizz bör kunna existera vid sidan av EETS.*

9.4 Forholdet til EØS-avtalen

Et av hovedspørsmålene er hvorvidt forskriftens bestemmelser må antas omfattet av EØS-avtalen del III kapittel 3, og dermed tjenstedirektivet og tjensteloven, eller om innholdet i forskriften reguleres av EETS-direktivet og EØS-avtalen del III kapittel 6, hvilket gjelder «adgangen til å yte tjenester på transportområdet», jf. EØS-avtalen artikkel 38.

Tjenstedirektivet (2006/123/EF) gjelder i utgangspunktet for alle tjenester som er omfattet av EØS-avtalen, se direktivet artikkel 1 jf. artikkel 4 nr. 1 jf. EØS-avtalen artikkel 37. En tjeneste er i direktivets forstand definert som tjenester som vanligvis ytes mot betaling, i den utstrekning de ikke kommer inn under bestemmelsene om det frie varebyttet og den frie bevegelse for kapital og personer.

I direktivet artikkel 2 fremgår det hvilke typer tjenester som er unntatt fra anvendelsesområdet. Det vises her spesielt til artikkel 2 nr 2 bokstav d, som gjelder: «tjenesteydelser på transportområdet, herunder havnetjenester, der falder ind under traktatens afsnit V».

I EØS-notat til tjenstedirektivet av 29.10.2009 under overskriften «formål og virkeområde» heter det følgende om direktivets anvendelsesområde:

I den grad tjenester er regulert av annen EØS-rett omfattes de ikke av tjenstedirektivet. Finansielle tjenester, elektronisk kommunikasjon og transporttjenester er derfor ikke omfattet. Det er gjort unntak for helsetjenester, spilletjenester, audiovisuelle tjenester (bl.a. radio, tv og kino), tjenester av bemanningsforetak, vikarbyråttjenester, transport- og havnetjenester, tjenester som tilbys av notarius eller fogder, sosiale tjenester, private sikkerhetstjenester.

Etter Vegdirektoratets vurdering har det også betydning her at EETS-direktivets rettsgrunnlag springer ut av transportområdet, og følgelig EØS-avtalens kapittel 6.

Hva gjelder den konkrete vurderingen, kan det bemerkes at den tjeneste som EETS-utstederen sørger for etter sin ordlyd kan betraktes som noe annet enn en ren transporttjeneste. AutoPASS-utstederen sørger ikke i seg selv for at transporten skjer, selv om AutoPASS-utstederen spiller en viktig rolle i bompenggeinnkrevingen. Vegdirektoratet vil i denne forbindelse trekke frem at det antakelig ikke er ordlydsfortolkningen som her er det mest relevante tolkningsprinsipp, men derimot EU-domstolens praksis.

Avgjørelsene fra EU-domstolen har på sin side vært noe sprikende hva angår denne problemstillingen. Til støtte for at tjenstedirektivet ikke kommer til anvendelse kan det vises til EU-domstolens beslutning i sak C-168/14 («periodisk kjøretøykontroll-dommen»), der domstolen konkluderte med at man stod overfor en tjeneste på transportområdet. Når EU-domstolen her konkluderte med at kjøretøykontroll er en tjeneste på transportområdet, bør dette forstås dithen at tjenester på transportområdet gjelder mer enn rene transporttjenester.

Den 19. desember 2017 konkluderte EU-domstolen i sak C-434/15 med at også selskapet Ubers virksomhet skal ansees omfattet av transportdirektivet. Som følge av dette, sammenholdt med de ovennevnte betraktninger, legger Vegdirektoratet til grunn at tjenstedirektivet ikke kommer til anvendelse, og at EØS-avtalen kapittel 6 er den del av EØS-avtalen som her er relevant.

9.5 Forholdet til ikke-diskrimineringsprinsippet og kravet til proporsjonalitet

Det skal presiseres at det vurderingstema vi her står overfor kun gjelder de bestemmelser som ikke følger av direktivet. De bestemmelser som følger av direktivet er vurdert under 4.5, og her er det

med andre ord direktivet som setter rammene for hvorvidt de foreslåtte bestemmelser er i henhold til EØS-retten.

Som ovennevnt tas det utgangspunkt i at tjenstedirektivet ikke kommer til anvendelse for forskriftens bestemmelser. Følgelig ansees det naturlig å vurdere om de bestemmelser som foreslås innført kan innebære et brudd på ikke-diskrimineringsprinsippet og kravet til proporsjonalitet.

Det EU-rettslige og generelle ikke-diskrimineringsprinsippet handler om at det ikke skal finne sted forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet, jf. EØS-avtalen artikkel 4.

Etter Vegdirektoratets vurdering ligger forslaget her innenfor hva Norge kan regulere i forskrift hensyntatt forpliktelsene etter EØS-avtalen. Dette har sammenheng med at de reguleringer som ikke følger av direktivet ikke er i konflikt med direktivet, jf. ovenfor, og at de bestemmelsene heller ikke strider mot ikke-diskriminerings- eller proporsjonalitetsprinsippet.

Vegdirektoratet vil bemerke at et direktiv både kan – og bør – gjennomføres i kombinasjon med øvrige nasjonale bestemmelser. En god direktivgjennomføring bør nettopp kjennetegnes ved at direktivbestemmelsene som er en del av EØS-avtalen er godt integrert i regelverket.

9.6 Forholdet til EØS-høringsloven

EØS-høringsloven gjennomfører direktiv 98/34/EF med endringer i norsk rett. Loven etablerer en meldepliktordning. Loven skal sørge for at det ikke innføres nasjonale tekniske regler som innebærer handelshindre i strid med EØS-avtalen.

Loven krever at statlige forvaltningsorganer informerer EFTAs overvåkingsorgan (ESA) om forslag til nye tekniske regler, samt regler om informasjonssamfunnstjenester. Loven gjelder bare særnorske regler. Norsk regelverk som gjennomfører EU-regelverk som er tatt inn i EØS-avtalen, faller i utgangspunktet utenfor lovens virkeområde.

I EU er direktiv 98/34/EF opphevet og erstattet med direktiv 2015/1535. I EØS-høringsnotat av 28.4.2016 skriver departementet følgende under overskriften «merknader»:

Det materielle innholdet i direktiv (EU) 2015/1535 tilsvarer innholdet i direktiv 98/34/EF endret ved direktiv 98/48/EF [...]

[I]nnholdet i direktiv (EU) 2015/1535 må anses å være gjennomført gjennom EØS-høringsloven.

Etter EØS-høringsloven kan det foreligge meldeplikt både etter kapittel II og kapittel VI. Kapittel II regulerer meldeplikt for hva angår «tekniske regler», mens kapittel VI gjelder tjenester som følger tjenesteloven.

Som det fremgår ovenfor er det Vegdirektoratets oppfatning at forskriftsforslaget faller utenfor tjenstedirektivet. Notifiseringspliktene i tjenstedirektivets artikler 15 nr. 7 og 39 nr. 5 kommer etter Vegdirektoratets oppfatning ikke til anvendelse, og følgelig foreligger det ikke meldeplikt i henhold til EØS-høringslovens kapittel VI.

EØS-høringslovens kapittel II omfatter meldeplikt for både produkter og såkalte informasjonssamfunnstjenester. I denne forbindelse er det informasjonssamfunnstjenester som er det relevante vurderingstema. En informasjonssamfunnstjeneste er en «tjeneste som vanligvis

utøves mot vederlag og som formidles elektronisk over avstand og etter individuell anmodning fra mottaker av tjenesten», jf. loven § 3 nr 5. I lovens forstand vil en teknisk regel gjelde krav til informasjonssamfunnstjenester når slike regler må følges for å kunne yte, omsette, etablere eller bruke informasjonssamfunnstjenestene, jf. loven § 3 nr 1 bokstav b. Etter Vegdirektoratets vurdering inneholder forskriften bestemmelser som i prinsippet kan regnes som tekniske regler om informasjonssamfunnstjenester.

Etter Vegdirektoratets vurdering finnes det likevel et mulig unntak fra kategoriseringen informasjonssamfunnstjenester. Det følger av direktiv 98/34/EF Vedlegg V pkt 2 første strekpunkt bokstav b¹⁸ at følgende tjenester ikke skal ansees som en informasjonssamfunnstjeneste:

Tjenester med et fysisk innhold, også selv om de innebærer bruk af elektroniske anordninger:

[...]

- b. adgang til vejnet, parkeringsanlæg osv. mod betaling, også selv om der ved ind- og/eller udkørsel er opstillet elektroniske anordninger til kontrol af adgangen og/eller for at sikre korrekt betaling*

De tjenester som forskriften regulerer kan i alle fall fra et brukerperspektiv sies å falle inn under dette unntaket. Med utgangspunkt i AutoPASS-utstederens tjenesteytelser overfor operatørene, er det likevel vanskeligere å fastslå at det dreier seg om en tjeneste med et fysisk innhold. Vegdirektoratets vurdering er at unntaket sannsynligvis ikke gjelder for de tjenester som AutoPASS-utstederne utfører, og at unntaket derfor ikke kommer til anvendelse for de regler som forskriften etablerer på dette punkt.

Når forutsetningen er at forskriften regulerer tekniske regler om informasjonssamfunnstjenester, gjenstår det å vurdere hvorvidt EØS-høringsloven § 2 oppstiller noen relevante unntak. Et mulig unntak gjelder gjennomføring av harmoniserte EØS-bestemmelser, jf. loven § 2 første ledd bokstav a. På bakgrunn av vurderingene i pkt 9.4 ovenfor, er det Vegdirektoratets oppfatning at forskriften innebærer en korrekt gjennomføring av EETS-direktivet. Slik sett kan det argumenteres at det foreligger unntak. Fra departementets veileder til EØS-høringsloven av 2013 heter det likevel følgende om unntaket:

Når EØS-statene innfører felles regler gjennom direktiver eller forordninger, fjernes ulikheter i nasjonale regelverk, og tekniske handelshindringer unngås. I slike tilfeller er det ikke nødvendig å sende reglene på EØS-høring. Unntaket forutsetter at forordningen eller direktivet gjennomføres i norsk rett uten nasjonale tilpasninger. Unntaket er tolket svært strengt av EUs domstol, som bl.a. har uttalt at dersom de tekniske reglene åpner for et eget spillerom eller skjønn, vil de ikke kunne omfattes av unntaket, jf. sak C-390/99 (Canal Satellite Digital).

Vegdirektoratet går ut fra at et direktiv kan være korrekt gjennomført, selv om det åpnes for et visst nasjonalt spillerom eller skjønn. Selv om det opprettholdes at gjeldende forslag innebærer en korrekt gjennomføring av direktivet, mener Vegdirektoratet at det er usikkert hvorvidt unntaksbestemmelsen vil gjelde fullt ut for de foreslåtte regler om utstedergodtgjørelse og organiseringen av bompengedevirksomheten.

På denne bakgrunnen er forskriften sendt på EØS-høring i henhold til loven § 4 første ledd. Høringen foregår parallelt med den offentlige høringen i Norge. I henhold til EØS-høringsloven § 6 første ledd påløper det en stillingsplikt på 3 måneder mens forskriften er på EØS-høring, som kan forlenges

¹⁸ Det samme unntaket er videreført i direktiv 2015/1535, se dettes Vedlegg 1 nr 2 første strekpunkt bokstav b.

etter bestemmelsene i § 6 tredje ledd. Dette betyr at forskriften ikke kan fastsettes før etter at etter at stillstandsperioden er over.

10 Forholdet til personopplysningsloven og personvernforordningen

10.1 Innledning

Både med tanke på den gjeldende og den kommende organiseringen av bompengesektoren, vil bruk av automatiske bomstasjoner innebære behandling av store mengder personopplysninger.

Dagens bompengeselskap og Statens vegvesen behandler personopplysningene på bakgrunn av konsesjon, og bompengeselskapene og Statens vegvesen har et delt behandlingsansvar. Datatilsynet har vurdert at elektronisk registrering av alle kjøretøy ved bomstasjoner innebærer en krenkelse av tungtveiende personverninteresser og at behandlingen derfor er konsesjonspliktig.¹⁹ Konsesjonsplikten har sammenheng med at det ikke oppstilles noe reelt anonymt alternativ til registrering ved automatiske bomstasjoner, samt at håndteringen og registreringen av elektroniske passeringer har en side mot prinsippet om at «enhver har rett til anonym ferdsel».²⁰

Konsesjonen er gitt under forutsetning av at Statens vegvesen fører en oppdatert liste over alle bomselskaper på sine nettsider, og at Statens vegvesen orienterer Datatilsynet om alle endringer ved behandlingen av personopplysninger som kan være av betydning for vurderingen av vilkårene i konsesjonen. Nye bomselskaper tilknyttes konsesjonen uten formell søknad til Datatilsynet.

Behovet for et mer presist hjemmelsgrunnlag for behandling av personopplysninger i bompengesektoren er nå blitt aktualisert både av bompengereformen, og på bakgrunn av ny personvernforordning som trer i kraft i EU fra og med 25. mai 2018.²¹ Det vises i denne sammenheng til Prop. 56 LS (2017–2018) vedørende ny personopplysningslov som gjennomfører forordningen. Når den nye forordningen trer i kraft vil også systemet med konsesjoner falle bort. Som følge av dette er det foreslått nye hjemmelsgrunnlag for behandling av personopplysninger i veglova, se nedenfor i punkt 10.4.3 om dette.

Nedenfor følger en gjennomgang av hvilke aktører som bør gis behandlingsansvaret i ulike sammenhenger, særlig hensyntatt formålet med behandlingen av de ulike typer personopplysninger. Et overordnet viktig spørsmål er hvorvidt behandlingsansvaret for behandling av personopplysninger i sentral infrastruktur skal ligge hos Statens vegvesen og/eller hos operatørene. Med sentral infrastruktur siktes det til AutoPASS IP og AutoPASS HUB, se punkt 10.4 nedenfor.

Når det gjelder forholdet til EETS-direktivet vil Vegdirektoratet fremheve at medlemslandene er pålagt å sikre at behandling av personopplysninger som er nødvendig for at EETS-systemet skal fungere er i samsvar med gjeldende regler for personvern. Dette følger konkret av EETS-beslutningen Vedlegg III, se særlig krav pkt. 1.5 og 2.2.

¹⁹ Se eksempelvis avgjørelse i personvernemnda av 7.3.2006 (PVN-2005-11), og Datatilsynets referanse 2005/152.

²⁰ Prinsippet antas å kunne utledes fra EMK art. 8 og FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter artikkel 17.

²¹ Som følge av personvernforordningen (EU) 2016/679. I EØS er det ventet at forordningen trer i kraft 1. juli 2018.

10.2 Overordnet om behandlingen av personopplysninger i og med foreslått forskrift

Det er særlig tre forhold som Vegdirektoratet ønsker å klargjøre når det gjelder behandlingen av personopplysninger på dette området:

1. Hvilke aktører som skal ha behandlingsansvaret for de personopplysningene som behandles
2. Det rettslige behandlingsgrunnlaget for de ulike aktørenes behandling av personopplysninger
3. Behovet for databehandleravtaler

Kort oppsummert er Vegdirektoratets vurdering følgende:

- Statens vegvesen gis behandlingsansvaret for behandlingen av personopplysninger i sentral infrastruktur. Det foreslås at den enkelte operatør skal være behandlingsansvarlig for behandling av de aktuelle passeringsopplysninger. AutoPASS-utstederne vil være behandlingsansvarlige for de opplysninger som utstederen behandler som den enkelte bruker den har avtale med.
- Både bompengeselskapenes og Statens vegvesens behandlingsgrunnlag antas å være offentlig myndighetsutøvelse, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr 1 bokstav e, med de nærmere hjemmelsgrunnlag slik det fremgår nedenfor. Ferjeselskapene antas å være behandlingsansvarlig på bakgrunn av rettslige forpliktelser, jf. forordningen artikkel 6 nr 1 bokstav c. AutoPASS-utstederne har et selvstendig behandlingsgrunnlag knyttet til de rettslige forpliktelsene i forskriften som foreslås her,²² eller som følge av avtaleforpliktelsen med den enkelte bruker.²³
- Statens vegvesen, operatørene og AutoPASS-utstederne behøver ikke databehandleravtaler seg i mellom. Nevnte aktører vil likevel ha behov for databehandleravtaler med underleverandører og systemleverandører, i den utstrekning dette er teknisk nødvendig eller følger av den enkelte aktørs organisering. Videre vil det være behov for avtaler om utveksling av data mellom aktørene i AutoPASS Samvirke.²⁴

10.3 Kort om dagens systemer og -tjenester

Enkelte systemer og tjenester er særlig sentrale ved gjennomføringen av bompengeinnkreving i Norge. Her følger en kort oversikt over de mest relevante delene av dagens systemer og tjenester:

- ACFC er systemet som i dag sørger for utveksling mellom utstedere og operatører av data som er tilknyttet AutoPASS- og EasyGo-avtaler. Formålet med ACFC er at trafikanter med gyldig brukeravtale (AutoPASS-avtale) kan kjøre fritt i alle AutoPASS-anlegg og få en samlet faktura for alle passeringene. Passeringer som ikke er tilknyttet en brikkeavtale, går ikke gjennom ACFC.
- CS Norge er sentralsystemet for bompengeinnkreving som benyttes av alle norske bompengeselskaper i rollen som operatør og utstedere.
- EasyGo er betegnelsen på et fellesselskap av bompengeselskaper som opererer betalingsanlegg for veg, bru, tunnel og ferjeselskaper. Deltakerne består av bompengeselskaper i Sverige, Danmark og Østerrike, samt Statens vegvesen.
- Statens vegvesen har også et tjenestelag knyttet til ACFC og CS Norge, der den registrerte kan administrere ulike tjenester, herunder brikkeavtalen via tjenesten «Min Side». Min Side har kobling mot ID-porten (for autentisering), Brønnøysundregisteret og Motorvognregisteret.

²² jf. forordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav c og foreslått veglova § 27 femte ledd.

²³ jf. forordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav b.

²⁴ Se punkt 10.9 nedenfor.

Statens vegvesen og bompengeselskapene arbeider nå med anskaffelse av nye systemer. I fremtidig struktur vil AutoPASS-utstederne ha systemer som er separate fra operatørens systemer. Det vil fortsatt være et felles kontaktpunkt som sørger for utveksling mellom utstedere og operatører av data tilknyttet AutoPASS- og EasyGO-avtaler.

10.4 Kort om informasjonsflyten i fremtidige systemer

10.4.1 Sentral infrastruktur

AutoPASS HUB

Aktørene i AutoPASS Samvirke samarbeider teknisk gjennom å utveksle meldinger. Meldingsformidling foregår ved at alle aktører blir koblet sammen i et samvirkepunkt. Når ny systemarkitektur er på plass vil dette samvirkepunktet være AutoPASS HUB.

AutoPASS IP

AutoPASS IP er den nye og felles nasjonale kjerneløsningen som skal brukes av alle norske bompengeselskaper. IP står for «identifisering» og «prising», og sikter til to av hovedfunksjonene i systemet. Det betyr at systemet skal identifisere kjøretøy eller avtale, prise passeringen deretter, og sende til riktig bompengeselskap eller AutoPASS-utsteder for innkreving. Videre vil AutoPASS IP ha funksjonalitet for overvåkning, alarmer og logging av interne aktiviteter og hendelser.

AutoPASS HUB og AutoPASS IP benevnes samlet som sentral infrastruktur i AutoPASS Samvirke.

10.4.2 Vegkantutstyr

Vegkantutstyret mottar informasjon fra sentral infrastruktur om gyldige brikker (hviteliste). Videre fanger vegkantutstyret opp passeringer og sender de til sentral infrastruktur for videre behandling. Bompengeselskapene skal etter hvert få ansvaret for sitt eget vegkantutstyr.

10.4.3 Ferjesystemer²⁵

På samme måte som for vegkantsystemer mottar ferjesystemer informasjon om gyldige brikker fra sentral infrastruktur. Til forskjell fra for bompengepasseringer vil en ferjereise bli identifisert og priset i egne ferjesystemer før oversending til sentral infrastruktur.

10.4.4 Operatørsystemer

Det enkelte bompengeselskap skal ha systemer for fakturering og innkreving av kunder uten brukeravtale og passeringer knyttet til lokale avtaler. Operatørsystemene vil også måtte håndtere blant annet kundeforhold, saksbehandling og eventuelt inngåelse av lokale avtaler. Operatørsystemer sender og mottar informasjon fra sentral infrastruktur. I tillegg vil det være ad-hoc basert kommunikasjon med utstedersystemer – primært i forbindelse med klager og tilhørende saksbehandling. Det er per februar 2018 ikke avklart om hvert bompengeselskap vil ha sin egne separate systemer eller om to eller flere bompengeselskaper vil samarbeide om felles systemer.

10.4.5 Utstedersystemer

Den enkelte utsteder vil ha egne systemer for avtalehåndtering, fakturering, innkreving, kundeforhold med mer. Utstedersystemene sender og mottar informasjon fra sentral infrastruktur. I tillegg vil det være ad-hoc basert kommunikasjon med operatørsystemer – primært i forbindelse med klager og tilhørende saksbehandling.

²⁵ Denne beskrivelsen gjelder bare de deler av ferjesystemer som er knyttet til belastning av en ferjereise på en brukeravtale.

10.5 Oversikt over behandlingsgrunnlagene

De personopplysninger som behandles i forbindelse med innkreving av avtalepasseringer fremgår her. Videre gis det en oversikt over behandlingsgrunnlag og behandlingsansvarlig.

| Personopplysning | Behandlingsansvarlig | Behandlingsgrunnlag |
|--|--|---|
| Navn, kontaktinformasjon og betalingsmåte for avtalepart | Utsteder | Gjennomføre brukeravtalen, jf. forordningen art. 6 1. b) |
| Brikke-ID og nummerskiltopplysninger | <ul style="list-style-type: none"> - Operatør - Statens vegvesen - Utsteder | <p>Operatør:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bompenggeinnkreving, jf. forordningen art. 6 1. e) og foreslått veglova § 27 (5) - Ferjebillettering, jf. forordningen art. 6 1. c), jf. løyve gitt i medhold av yrtspl. § 7 og avtale med Statens vegvesen <p>Statens vegvesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drift/vedlikehold sentral infrastruktur, jf. forordningen art. 6 1. e) og foreslått veglova § 27 (5). <p>Utsteder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gjennomføre brukeravtalen, jf. forordningen art. 6 1. b), eller for å gjennomføre en rettslig forpliktelse, jf. forordningen art. 6 1. c), jf. foreslått veglova § 27 (5) |
| Opplysninger om kjøretøy | <ul style="list-style-type: none"> - Operatør - Statens vegvesen - Utsteder | <p>Operatør:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bompenggeinnkreving, jf. forordningen art. 6 1. e) og foreslått veglova § 27 (5) - Ferjebillettering, jf. forordningen art. 6 1. c), jf. løyve gitt i medhold av yrtspl. § 7 og avtale med Statens vegvesen <p>Statens vegvesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drift/vedlikehold sentral infrastruktur, jf. forordningen art. 6 1. e) og foreslått veglova § 27 (5). <p>Utsteder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gjennomføre brukeravtalen, jf. forordningen art. 6 1. b), eller for å gjennomføre en rettslig forpliktelse, jf. forordningen art. 6 1. c), jf. foreslått veglova § 27 (5) |
| Informasjon om en brukers passeringer (tid og sted) | <ul style="list-style-type: none"> - Operatør - Statens vegvesen - Utsteder | <p>Operatør:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bompenggeinnkreving, jf. forordningen art. 6 1. e) og foreslått veglova § 27 (5) - Ferjebillettering, jf. forordningen art. 6 1. c), jf. løyve gitt i medhold av yrtspl. § 7 og avtale med Statens vegvesen <p>Statens vegvesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drift/vedlikehold sentral infrastruktur, jf. forordningen art. 6 1. e) og foreslått veglova § 27 (5). <p>Utsteder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - For å gjennomføre en rettslig forpliktelse, jf. forordningen art. 6 1. c), jf. foreslått veglova § 27 (5) |

| | | |
|---------------------------------------|----------|--|
| Fakturerings- og betalingsinformasjon | Utsteder | Utsteder: - Gjennomføre brukeravtalen, jf. forordningen art. 6 1. b), eller for å gjennomføre en rettslig forpliktelse, jf. forordningen art. 6 1. c), jf. foreslått veglova § 27 (5) |
|---------------------------------------|----------|--|

Dagens systemløsning er et kombinert operatør- og utstedersystem og vil derfor ha med begge typer informasjon.

Dagens systemløsning behandler også informasjon nødvendig for innkreving av passeringer der det ikke er noen brukeravtale, slik som informasjon om kjøretøyets eier. Sistnevnte er utenfor forskriftens virkeområde og inngår derfor ikke i tabellen.

10.5.1 Behandlingsgrunnlaget i ny personopplysningslov

Når den nye personopplysningsloven trer i kraft, vil konsesjonsplikten bortfalle.²⁶ Konsesjonsplikten blir erstattet med et krav til å føre protokoll over behandlingsaktiviteter, jf. personvernforordningen artikkel 30.

Når det gjelder selve behandlingsgrunnlaget i kommende personopplysningslov som følge av personvernforordningen, vil reglene for dette bli noe endret.

Forordningens artikkel 6 nr. 1 bokstav c og e gjelder behandling av personopplysninger der behandlingen enten er nødvendig for å oppfylle en rettslig forpliktelse (bokstav c), eller nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller for å utøve offentlig myndighet (bokstav e). Forordningen viderefører på dette punkt behandlingsgrunnlagene i personopplysningsloven § 8 bokstav b, d og e. Vegdirektoratets vurdering er at bompengeselskapenes og Statens vegvesens behandlingsgrunnlag må ta utgangspunkt i personvernforordningen artikkel 6 nr 1 bokstav e. For ferjeselskapene er det artikkel 6 nr 1 bokstav c som synes mest aktuell.

Dette innebærer at det også må kunne vises til et særskilt hjemmelsgrunnlag, ettersom det ikke i seg selv er tilstrekkelig å vise til dette overordnede grunnlaget. Når det gjelder spørsmålet om hva som kreves av hjemmelsgrunnlaget viser Vegdirektoratet til den nærmere omtalen i proposisjonen kapittel 6, herunder særlig kapittel 6.2.2 og 6.4.

10.5.2 Foreslåtte endringer i veglova

I og med at ny personvernforordning trer i kraft i EU fra 25. mai 2018, har behovet for et mer presist hjemmelsgrunnlag for behandling av personopplysninger i bompengesektoren blitt særlig aktualisert. Departementet har som følge av dette foreslått nye hjemmelsgrunnlag for behandling av personopplysninger i veglova som en del av Justis- og beredskapsdepartementets proposisjon om ny personopplysningslov, Prop. 56 LS (2017–2018). Proposisjonen ble fremmet for Stortinget 23. mars 2018. De foreslåtte lovendringer i veglova er nytt kapittel IIB med ny lovbestemmelse § 11f, og nytt femte og sjettede ledd i veglova § 27.²⁷

Kapittel II B. Personopplysninger.

§ 11 f. Handsaming av personopplysningar.

²⁶ Det kan bli aktuelt med overgangsordninger, f.eks. ved at gjeldende konsesjoner opprettholdes inntil Datatilsynet opphever dem.

²⁷ Se Prop. 56 LS (2017–2018) side 241 flg., samt side 189 og 222 flg. for nærmere omtale.

Vegstyremaktene etter kapittel II og tilsynsmyndigheita etter kapittel II A kan handsame personopplysningar når det er naudsynt for å utføre oppgåver gitt i eller i medhald av veglova, eller for å oppfylle internasjonale plikter under verkeområdet til lova. Det same gjeld eit statleg utbyggingsselskap for veg som er tildelt oppgåver i medhald av § 9 første ledd.

Departementet kan i forskrift gi utfyllande føresegner om handsaming av personopplysningar, slik som føresegner om formålet med handsaminga, kva for opplysningar som kan handsamast, korleis opplysningar skal handsamast, vilkår for eventuell utlevering, bruk av datahandsamar, krav til sletting og krav til samanstilling av personopplysningar til bruk for forskning og statistiske formål.

§ 27 femte ledd skal lyde:

Selskap eller andre juridiske personar som er gitt fullmakt frå departementet til å krevje inn bompengar, kan handsame personopplysningar når det er naudsynt for å utføre denne oppgåva. Det same gjeld selskap eller andre juridiske personar som utfører tenester på bompengområdet i medhald av forskrift til lova, og når Statens vegvesen utfører oppgåver på bompengområdet. Handsaming av sensitive personopplysningar etter første og andre punktum kan berre finne stad dersom det er strengt naudsynt ut frå formålet med handsaminga. Dei som har heimel etter første og andre punktum til å handsame personopplysningar kan levere ut opplysningar til tredjepartar når dette følgjer av internasjonale rettsakter eller avtaler som Noreg er bunde av.

§ 27 sjetteste ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift gi utfyllande føresegner om handsaming av personopplysningar, slik som føresegner om formålet med handsaminga, kva for opplysningar som kan handsamast, korleis opplysningar skal handsamast, vilkår for eventuell utlevering, bruk av datahandsamar, vilkår for handsaming av sensitive personopplysningar, krav til sletting og krav til eventuell samanstilling av personopplysningar til bruk for forskning og statistiske formål.

[Gjeldende § 27 femte ledd blir nytt sjuende ledd.]

Dersom de nye lovbestemmelsene blir vedtatt av Stortinget i tråd med forslaget, vil det nye femte leddet i veglova § 27 gi Statens vegvesen, bompengeselskapene og AutoPASS-utstederne²⁸ tilstrekkelig hjemmel til å behandle personopplysninger på bompengområdet, jf. blant annet Prop. 56 LS (2017–2018) side 192 hvor det står følgende:

Etter departementets vurdering vil lovforslaget, sammen med omtalen i denne proposisjonen, klargjøre at aktørene på bompengområdet (bompengeselskapene og utstederne) kan behandle personopplysninger knyttet til oppgavene med å krevje inn bompenger, og i hvilken sammenheng. Tilsvarende vil forslaget klargjøre at Statens vegvesen kan behandle personoppgaver som en del av sine forvaltningsoppgaver innenfor bompengområdet.

I utgangspunktet inkluderer dette også en rett til deling (utlevering) av personopplysninger disse aktørene i mellom, ettersom dette er en form for behandling av personopplysninger.

Det nye sjetteste leddet gir departementet hjemmel til å fastsette utfyllende bestemmelser om behandling av personopplysninger i forskrift. For å skape klarhet i den adgangen AutoPASS-utstederne har til å motta og utlevere personopplysninger, foreslår Vegdirektoratet at det oppstilles en egen hjemmel for utlevering og deling av personopplysninger til og fra AutoPASS-utstederne, se pkt 10.9 nedenfor.

²⁸ En del av de aktiviteter som AutoPASS-utstederen utfører på bompengområdet må imidlertid hjemles annetsteds, nærmere bestemt personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav b (gjennomføring av en avtaleforpliktelse med den enkelte bruker). Se nedenfor om dette.

10.6 Behandlingsgrunnlaget for AutoPASS-utstederne

Utstederne vil kunne samle inn opplysninger om den registrerte med grunnlag i brukeravtalen som inngås med den enkelte brukeren, på tilsvarende vis som i dag. Se også forskriftsforslaget § 15.

Dersom forslaget til endring av veglova blir vedtatt, innebærer det at AutoPASS-utstederen kan behandle personopplysninger med hjemmel i personvernforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav c, jf. veglova 27 § femte ledd, samt de rettslige forpliktelser som følger nærmere av forskriften som foreslås her. Etter Vegdirektoratets vurdering innebærer blant annet forslaget til forskriftens § 6 (betaling for avtalepasseringer) at utstederen må behandle personopplysninger.

En del av de personopplysninger som behandles vil måtte hjemles i personvernforordningens artikkel 6 nr. 1 bokstav b (for å oppfylle en avtaleforpliktelse med den enkelte brukeren).

Vegdirektoratet vil presisere at det for behandlingen av de samme personopplysninger ikke bør oppstilles to separate behandlingsgrunnlag for hva angår en og samme behandlingsansvarlig. Det er derfor slik at en aktuell behandling av personopplysninger enten vil finne sted med hjemmel i forordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav b *eller* bokstav c. Vegdirektoratet antar nærmere bestemt at enkelte personopplysninger behandles med hjemmel i forordningen artikkel 6 nr 1 bokstav c, mens det i andre tilfeller er slik at AutoPASS-utstederen behandler opplysningene for å gjennomføre brukeravtalen, jf. artikkel 6 nr 1 bokstav b. Som et konkret eksempel kan nevnes at AutoPASS-utstederen kan tilby tilleggstenester. Disse tjenestene vil utføres med hjemmel i avtalen. Når AutoPASS-utstederen foretar innkreving for avtalepasseringer, er det mest naturlig å betrakte dette som en gjennomføring av en rettslig forpliktelse. Se også tabellen i punkt 10.5 ovenfor.

Videre er det verdt å merke seg at AutoPASS-utsteder kan ha lagringsplikt etter bokførings- og regnskapslovgivningen for personopplysninger som er nødvendig for å fakturere i henhold til inngåtte brukeravtaler. Dette vil måtte regnes som et tilfelle der behandlingen er nødvendig på bakgrunn av en rettslig forpliktelse. I denne sammenheng følger det for øvrig av forordningens artikkel 17 (3) b) at sletteplikt ikke oppstår så lenge AutoPASS-utstederen må lagre opplysningene på grunn av forpliktelser i lov.²⁹

Det ovennevnte hjemmelsgrunnlaget vil også gjelde de aktører der utstedervirksomheten ikke allerede er skilt ut.

10.7 Behandlingsgrunnlaget for operatører og Statens vegvesen

På grunn av at Vegdirektoratet mener ansvaret for behandlingen av personopplysninger på området for sentral infrastruktur (AutoPASS IP og HUB) i størst mulig grad bør forenkles og tydeliggjøres, er det Vegdirektoratets vurdering at dagens løsning med delt behandlingsgrunnlag ikke skal videreføres.³⁰ Vegdirektoratet antar også at Statens vegvesen har et godt organisatorisk grunnlag for å ivareta de registrertes rettigheter og øvrige forpliktelser iht. personvernregelverket i sentral infrastruktur. Den sentrale infrastrukturen er også av stor betydning for samfunnet som helhet.

10.7.1 Behandlingsgrunnlaget for Statens vegvesen

Vegdirektoratet ser det som naturlig at Statens vegvesen forvalter (drifter og vedlikeholder) de sentrale deler av bompengesystemet i Norge, i hvert fall i nærmeste fremtid. Med dette som

²⁹ De behandlingsansvarlige må hver for seg vurdere om de er omfattet av bokførings- og regnskapslovgivning, eller andre arkivforpliktelser, for hver type behandling av personopplysninger.

³⁰ Delt behandlingsgrunnlag omtales som «felles behandlingsgrunnlag» i den foreløpige oversettelsen av personvernforordningen (art. 26).

utgangspunkt vil Statens vegvesen være behandlingsansvarlig for formålet drift og vedlikehold av nye systemløsninger for bompengedokumentasjonen (AutoPASS IP og AutoPASS HUB). Det rettslige behandlingsgrunnlaget er myndighetsutøvelse, jf. forordningen art. 6 nr. 1. e) og foreslått veglova § 27 femte ledd.

Statens vegvesen vil som offentlig myndighet kontrollere informasjonsflyten i den sentrale infrastrukturen. Det antas at Statens vegvesen har den nødvendige kapasitet og kompetanse innen systemforvaltning til å kunne bære hovedansvaret for å ivareta personvernet i systemløsningen.

Det er Vegdirektoratets vurdering at de enkelte personopplysninger som skal behandles av Statens vegvesen er utenfor forskriftens virkeområde. Det er heller ikke nødvendig med nærmere forskriftsregulering, se også punkt 10.5.2 ovenfor.³¹

10.7.2 Behandlingsgrunnlaget for bompengeselskap

Bompengeselskapets rett til å kreve inn bompenge er angitt i bompengeavtalen. Det enkelte bomselskap vil være behandlingsansvarlig for passeringsopplysninger som samles inn på vegkant. Det nærmere hjemmelsgrunnlaget for bompengeselskapene er forordningen artikkel 6 nr 1 bokstav e, jf. forslaget til ny veglova § 27 femte ledd. Formålet med behandlingen er bompengeinnkreving.

Videre går Vegdirektoratet ut fra at bompengeselskapene vil ha et behov for å få utlevert personopplysninger fra AutoPASS IP og HUB for å kunne fakturere bompasseringer for brukere uten avtale og brukere med lokal avtale hos det aktuelle bompengeselskapet. Bompengeselskapene vil selv være behandlingsansvarlig også for de opplysningene de her får utlevert.

På samme måte som i punkt 10.7.1 er det Vegdirektoratets vurdering at de enkelte personopplysninger som skal behandles av bompengeselskapene faller utenfor forskriftens virkeområde. Det er heller ikke nødvendig med nærmere forskriftsregulering.

10.7.3 Behandlingsgrunnlaget for ferjeselskap

Det enkelte ferjeselskap foreslås som behandlingsansvarlig for de opplysninger som det enkelte selskap samler inn. Etter Vegdirektoratets vurdering er behandlingsgrunnlaget for ferjeselskapene gjennomføringen av en rettslig forpliktelse (forordningen artikkel 6 nr 1 bokstav c). Vegdirektoratet anser at ferjeselskapenes rettslige forpliktelse til å behandle personopplysninger følger indirekte av de vilkår som gjelder for løyver gitt i medhold av yrkestransportlova § 7. Videre følger det en rettslig forpliktelse av den avtale som inngås med Statens vegvesen om ferjeselskapets rolle som operatør i AutoPASS Samvirke, slik dette også er forutsatt i forskriftsforslaget her, jf. § 2 bokstav k. For at ferjeselskapene skal kunne foreta billettering i AutoPASS Samvirke, må ferjeselskapene behandle bestemte personopplysninger i de situasjoner som er nevnt i tabellen i punkt 10.5 ovenfor.

Når det gjelder eventuell nærmere eksplisitt regulering av ferjeselskapenes behandling av personopplysninger, er det Vegdirektoratets vurdering at dette ikke er hensiktsmessig i den forskriften som foreslås her.

³¹ Formålet med behandlingen når behandlingen skjer for å utøve offentlig myndighet må angis, men de nærmere angitte krav *kan* angis, se personvernforordningen artikkel 6 (3).

10.8 Bruk av databehandleravtaler

Det er Vegdirektoratets vurdering at databehandleravtaler mellom AutoPASS-utstedere, operatører og Statens vegvesen ikke er nødvendig når disse behandler personopplysninger på bakgrunn av sine selvstendige behandlingsgrunnlag.

De ulike behandlingsansvarlige kan og vil i praksis måtte inngå avtaler med andre databehandlere, f.eks. av tekniske grunner. Bompengesystemene er teknisk sett svært sammensatt, og det antas at det vil bli aktuelt med både databehandleravtaler og underdatabehandleravtaler. Fremtidige databehandleravtaler må ivareta de spesifikke kravene til databehandleravtaler som følger av personvernforordningen.

10.9 Deling av personopplysninger mellom operatørene, Statens vegvesen og AutoPASS-utstedere

Som nevnt vil det ikke etableres databehandleravtaler mellom operatørene, Statens vegvesen og AutoPASS-utstedere. Samtidig vil innkreving om bompenger og vedlikehold av sentral infrastruktur ikke være mulig med mindre det finner sted deling av opplysninger (utlevering og mottak) mellom nevnte aktører.

Forordningen oppstiller en del krav til behandlingsansvarlig når opplysninger skal utleveres til en mottaker som ikke er databehandler. Denne situasjonen utløser forpliktelser på både den behandlingsansvarliges og mottakerens side:

- utleveringen er i seg selv en behandling av personopplysninger som den behandlingsansvarlige må ha rettslig grunnlag for,
- den behandlingsansvarlige plikter å informere de registrerte om utleveringen, jf. personvernforordningen art. 14 (1) (e),
- dersom mottakeren er basert utenfor EU/EØS kreves et særskilt rettslig grunnlag for overføringen, jf. personvernforordningen art. 44 til 49,
- mottakeren vil også bli regnet som behandlingsansvarlig for de mottatte personopplysninger, og må ivareta alle plikter som personvernregelverket oppstiller for behandlingsansvarlige. Herunder må mottaker påvise et rettslig grunnlag for sin behandling.

Operatørene, Statens vegvesen og AutoPASS-utstederne må ha rutiner for å sikre at disse kravene ivaretas. Den behandlingsansvarlige kan ikke utlevere personopplysninger uten å på forhånd foreta en dokumentert vurdering av om vilkårene oppstilt over er oppfylt.

Vegdirektoratet foreslår at operatørene, Statens vegvesen og AutoPASS-utstederne inngår egne avtaler der det fremgår hvordan delingen (utlevering og mottak) skal finne sted, og som er egnet til å ivareta ovennevnte krav.

10.9.1 Utlevering av personopplysninger til og fra AutoPASS-utstedere

For å skape rettslig klarhet rundt AutoPASS-utstedernes adgang til å dele (utlevere og motta) personopplysninger med operatørene og Statens vegvesen, foreslås en egen hjemmel for dette, se forslaget § 20. Her presiseres det at AutoPASS-utsteder kan innhente enkelte personopplysninger når det er nødvendig for å kreve inn betaling fra bruker for passeringer i AutoPASS Samvirke. Punktene d)–f) er kun nødvendig for å håndtere unntakstilfeller og klager:

- a) Identifikasjonsnummer for elektronisk brikke

- b) Sted, dato og klokkeslett for passering
- c) Prisklasse og pris for passering
- d) Kjøretøyets registreringsnummer
- e) Bilde av kjøretøyet
- f) Registrert eier i Motorvognregisteret

Videre foreslås det at AutoPASS-utstederen i enkelte tilfeller kan utlevere bestemte personopplysninger til operatørene og Statens vegvesen. Dette vil blant annet være nødvendig for å tilgjengeliggjøre kjøretøysinformasjon på hvitelister og håndtere klager fra brukeren.

10.10 Kort oversikt over sentrale personvernmessige forhold

Her følger en kort omtale av hvilke deler av det kommende regelverket som særlig berører operatørene, Statens vegvesen og utstederne, og som disse bør rette seg etter i sitt arbeid.

Grunnprinsipper:

Behandlingen skal ikke stride mot personvernrettslige grunnprinsipper. Det innebærer at behandlingen må være lovlig (ha rettslig grunnlag), rettferdig og transparent, skje til spesifiserte, uttrykkelige og legitime formål, og ikke skje i større utstrekning enn nødvendig (dataminimering).

Videre må opplysningene være korrekte, ikke lagres lenger enn det som er nødvendig, og behandles på en måte som ivaretar integritet og konfidensialitet. Den behandlingsansvarlige må kunne dokumentere overholdelse av disse kravene, jf. personvernforordningen art. 5 nr 2.

Informasjon og innsyn:

Den behandlingsansvarlige må gjøre nødvendige tiltak for å oppfylle datasubjektenes rettigheter til informasjon om hvordan personopplysningene deres behandles, og gi innsyn i disse opplysningene. Innsyn må gis uten ugrunnet opphold og senest innen 30 dager fra forespørsel om innsyn mottas fra datasubjektet.

Datasubjektet har blant annet rett på å få vite hvilke data som behandles, til hvilke formål, hvor lenge dataene lagres, hvem de utleveres til, om de er tilgjengelig fra land utenfor EU/EØS, hvordan automatiserte beslutninger tas (identifisering og prising skjer automatisk i bompengenvirksomheten), og informasjon om hvilke rettigheter den registrerte har i forbindelse med behandlingen.

Datasubjektenes øvrige rettigheter:

I tillegg til informasjon og innsyn, må den behandlingsansvarlige ivareta datasubjektenes rett til retting av feilaktige opplysninger, sletting av opplysninger, og i visse tilfeller restriksjon i behandling og dataportabilitet.

Internkontroll:

Den behandlingsansvarlige må implementere tekniske og organisatoriske tiltak for å sikre overholdelse av regelverket (internkontroll). Internkontrollen må inkludere rutiner for behandling av personopplysninger, samt dokumentasjon av hvordan rutinene overholdes. Slike tiltak må revideres og oppdateres jevnlig.

«Privacy by design and by default»:

Den behandlingsansvarlige er ansvarlig for å implementere tekniske og organisatoriske tiltak for å sikre at personopplysninger ikke behandles, oppbevares, lagres eller overføres i større utstrekning enn det som er nødvendig for det spesifikke formål opplysningene skal brukes til.

Løsninger for innebygd personvern og personvern som standardinnstilling må vektlegges ved anskaffelse av utstyr og systemløsninger som skal benyttes til behandling av personopplysninger. Det bør implementeres personvern fremmende tiltak som innsynsportal for de registrerte, om

ikke en vurdering av personvernkonsekvenser konkluderer med at slikt tiltak ikke må implementeres.

Kontroll med underleverandører/databehandlere:

Den behandlingsansvarlige er ansvarlig selv der det benyttes underleverandører/databehandlere. Det innebærer at det må inngås databehandleravtaler (som må overholde krav i personvernforordningen) og det må føres kontroll med databehandlerne.

Varslingsplikt:

Dersom det oppstår sikkerhetsbrudd, avvik og lignende, er den behandlingsansvarlige nødt til å varsle tilsynsmyndighetene og den enkelte registrerte om hva som har skjedd og hvilke konsekvenser det kan få.

«Data Privacy Impact Assessments»/personvernkonsekvensutredning:

Operatørene og AutoPASS-utstederne tar i bruk ny teknologi (jf. AutoPASS IP og AutoPASS HUB) og aktørene vil foreta automatisert behandling av personopplysninger i stor utstrekning.

Dette utløser krav til såkalte «Data Privacy Impact Assessments» etter personvernforordningen art. 35, der databehandleren må vurdere hvilke konsekvenser implementeringer og endringer har å si for personvernet til datasubjektene (trafikanterne). Slike undersøkelser kan også utløse plikt til å drøfte behandlingen med Datatilsynet for å finne gode løsninger for personvernet.

Det følger av forordningen art. 35 og fortalens pkt. 84 og 90 at en vurdering av personvernkonsekvenser som minimum skal inneholde følgende:

- En systematisk beskrivelse av de planlagte behandlingsaktivitetene, formålene med behandlingen, og eventuelt hvilken berettiget interesse den ivaretar;
- en vurdering av om behandlingsaktivitetene er nødvendige og står i rimelig forhold til formålene;
- En vurdering av risikoen behandlingen har for de registrertes rettigheter og friheter;
- Beskrivelse av planlagte tiltak for å håndtere risikoene, herunder garantier, sikkerhetstiltak og mekanismer for å sikre at personopplysningene vernes og å påvise at personvernforordningen overholdes.

Personvernforordningen åpner for at den behandlingsansvarlige ikke behøver å foreta en vurdering av personvernkonsekvenser, dersom slik vurdering allerede er gjort som del av en lovgivningsprosess. Dette gjelder når en behandling av personopplysninger har hjemmel i art. 6 (c) eller (e), altså når behandlingen er nødvendig for at den behandlingsansvarlige skal kunne oppfylle en rettslig forpliktelse, for å utføre en oppgave av offentlig interesse, eller for å utøve av offentlig myndighet.

Vegdirektoratet antar at Statens vegvesen og bompengeselskapene kan støtte seg til de vurderinger som departementet allerede har foretatt i forbindelse med foreslåtte hjemler i veglova § 11f og særlig § 27 (5). Utstedere vil kunne ta utgangspunkt i de vurderinger som departementet har foretatt, samt de vurderinger som er gjort i forbindelse med foreslått forskrift, for den del av behandlingsgrunnlaget som gjelder art. 6 nr 1 bokstav c. Ferjeselskapene vil også kunne se hen til de vurderinger som er foretatt i og med dette forslaget til forskrift.

Med unntak av den behandling som følger av foreslått forskrift § 20, er det Vegdirektoratets oppfatning at de ulike aktørene selv må ta stilling til om de skal gjennomføre sine egne konkrete vurderinger av personvernkonsekvensene.

11 Forholdet til øvrig lovverk

11.1 Forholdet til finansforetaksloven

Det har vært vurdert hvorvidt virksomheten AutoPASS-utstederen driver innenfor AutoPASS Samvirke er å betrakte som finansieringsvirksomhet i henhold til finansforetaksloven. Med AutoPASS-utsteder menes altså selskap godkjent iht. utstederforskriftens § 21, eller driftsgodkjent etter utstederforskriftens § 22. Det fremgår av finansforetaksloven § 2-1 at det regnes som finansieringsvirksomhet å:

- a) Yte kreditt og stille garantier for egen regning, herunder finansiell leasing
- b) Å formidle kreditt og garantier, samt annen medvirkning ved finansiering av annet enn egen virksomhet

Statens vegvesen har vært i kontakt med Finanstilsynet for å få avklart hvorvidt virksomheten til utstederne vil være konsesjonspliktig etter finansforetaksloven. Tilbakemeldingen fra Finanstilsynet er at den foreslåtte strukturen der AutoPASS-utsteder står ansvarlig overfor operatøren for sluttbrukers bruk av tjenester er å anse som finansieringsvirksomhet etter finansforetaksloven § 2-1. Det kan også være nødvendig med konsesjon som betalingsforetak hvis AutoPASS-utsteder knytter andre tjenester til AutoPASS Samvirke.

Det fremgår imidlertid av finansforetaksloven § 1-6 tredje ledd at «*departementet kan i særlige tilfeller unnta finansforetak og grupper av finansforetak, samt enkelte typer av virksomhet som drivers av finansforetak, fra en eller flere bestemmelser i loven og kan sette vilkår for slikt unntak*».

Statens vegvesen har sendt en søknad til Finanstilsynet om unntak fra konsesjonsplikt, som igjen har gitt sin innstilling til Finansdepartementet.

Der vurderes det at det i utgangspunktet er «stor sannsynlighet for at utstedere vil yte kreditt på vegne av sluttbruker og dermed utøve finansieringsvirksomhet». Videre vurderer Finanstilsynet at omfanget av kredittgivingen går utover unntaket enkeltstående tilfeller i finansforetaksloven § 2-1 tredje ledd bokstav f).

I vurderingen av om det foreligger særlige grunner for å unnta AutoPASS-utstedere fra bestemmelsene i finansforetaksloven vektlegges følgende:

- Utstedernes finansieringsvirksomhet vil være av begrenset omfang, og kreditttiden vil være kort
- Det primære med formålet med strukturen er ikke å drive finansieringsvirksomhet
- Det er lagt til grunn at Statens vegvesen skal regulere dette gjennom å godkjenne og følge opp virksomheten til utstederne, og ivareta hensynet til sluttbrukeren. Hensynene som legges til grunn for regulering av finansieringsvirksomhet er etter Finanstilsynets vurdering tilfredsstillende ivaretatt gjennom Statens vegvesens foreslåtte regulering.

På bakgrunn av disse grunnene anses kravet om «særlige tilfelle», jf. finansforetaksloven § 1-6 tredje ledd som oppfylt, og at utstedere som er omfattet av utstederforskriften og AutoPASS Samvirke, kan unntas fra kravet om konsesjon som finansieringsforetak i finansforetaksloven § 2-9, jf. § 2-1.

Dersom AutoPASS-utstederne ønsker å tilby andre tjenester enn betaling i AutoPASS Samvirke må det gjøres en egen vurdering av om dette er tjenester som da utløser konsesjonsplikt.

Finansdepartementet tilslutter seg fastsettelsen av et generelt unntak for AutoPASS-utstedere i finansforetaksforskriften § 1-6 som lyder:

§ 1-6 Unntak for AutoPASS-utstedere³²

AutoPASS-utstedere i henhold til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter kapittel 4 er unntatt kravet om konsesjon i finansforetaksloven § 2-9, jf. § 2-1.

Finansieringsvirksomheten etter første ledd skal være begrenset til å yte kreditt til utsteders kunder for avtalepasseringer i henhold til til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter § 6.

Foretak som driver finansieringsvirksomhet etter første ledd, pålegges opplysningsplikt overfor Finanstilsynet tilsvarende den som følger av lov 7. desember 1956 nr. 1 om tilsynet med finansforetak mv. § 3 annet ledd annet punktum og tredje ledd.

Finansforetaksloven § 3-7 gjelder så langt den passer for utstedere som driver finansieringsvirksomhet etter første ledd.

Finansdepartementet har bedt Samferdselsdepartementet om å forestå høring av endringen i finansforetaksforskriften. Denne endringen høres samtidig i denne høringen, se kapittel 14. Siden dette unntaket hjemles i finansforetaksforskriften vurderes det ikke som nødvendig å ta inn en egen bestemmelse om dette i utstederforskriften.

11.2 Forholdet til obligatorisk brikke for tunge kjøretøy

Med hjemmel i vegtrafikkloven §13 tredje ledd er det gitt forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg, som pålegger tunge kjøretøy å benytte elektronisk brikke ved ferdsel på norske veger. Norske myndigheter er som en del av dette forpliktet til å stille til rådighet elektroniske brikker på en måte som ikke innebærer urimelige økonomiske eller administrative vilkår for trafikanten. Dette følger av Eurovignettdirektivet 2011/76/EU Art 7j(2):

“The arrangements for collecting tolls and user charges shall not, financially or otherwise, place non-regular users of the road network at an unjustified disadvantage. In particular, where a Member State collects tolls or user charges exclusively by means of a system that requires the use of a vehicle on-board unit, it shall ensure that appropriate on-board units compliant with the requirements of Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community can be obtained by all users under reasonable administrative and economic arrangements.”

På bakgrunn av dette har det blitt opprettet et distribusjonsnettverk langs norskegrensen som gjør det mulig å inngå en avtale med en AutoPASS-utsteder ved innreise. Per dags dato er det Statens vegvesen som administrerer ordningen, og har avtale med de aktuelle distribusjonspunktene. Bompengeselskapet Fjellinjen AS har blitt tildelt oppgaven med å inngå avtale med, og utstede brikke til, disse trafikantene.

For å ivareta dette distribusjonsnettet i fremtiden, og gi like konkurransevilkår for utstederne, planlegges det å sette denne tjenesten ut på anbud til godkjente utstedere. For øvrig legger departementet opp til å endre begrepet «betalingsenhet» til «brikke» i forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg, slik at det blir samsvar mellom begrepene i de to forskriftene.

³² Ettersom Finanstilsynet tok utgangspunkt i en arbeidsversjon av forskriften har deler av begrepsbruken endret seg. Finanstilsynets tilrådning er redigert slik at begrepsbruken skal samsvare med forskriften slik den er nå, men uten materielle endringer.

11.3 Forhold til tvisteloven

I utkastet § 34 er det foreslått en bestemmelse om behandling av tvister mellom operatører og AutoPASS-utstedere. Etter bestemmelsen kan hver av partene kreve at Statens vegvesen skal mekle der det er uenighet om inngåelse eller forståelse av utstederavtale eller andre forhold som utledes av, eller har tilknytning til utstederavtale. Etter bestemmelsen skal Statens vegvesen, med mindre det foreligger særlige grunner, avgi en realitetsuttalelse. § 34 gir enkelte bestemmelser om saksbehandlingen i slike saker. Bestemmelsen pålegger ikke motparten plikt til å delta i meklingen. I praksis vil bestemmelsen første og fremst ha betydning der begge partene er interessert i å løse tvisten gjennom mekling etter bestemmelsen.

Den foreslåtte bestemmelsen er et tilbud til partene som gjør det mulig å få løst tvister i minnelighet, og på en enkel, rask og rimelig måte. Den foreslåtte ordningen begrenser ikke den adgangen partene har til å bringe tvisten inn for domstolene etter de alminnelige reglene i tvisteloven. Krav om mekling etter bestemmelsen avskjærer ikke motparten fra å bringe saken inn for domstolene om han ikke ser seg tjent med å la Statens vegvesen mekle. Bringes saken inn for retten, vil det i alminnelighet ikke ha noen mening å videreføre meklingen. Partene står også fritt til å bringe saken inn for domstolene etter at mekling er gjennomført, og Statens vegvesen har avgitt realitetsuttalelse, jf. tredje ledd i utkastet § 34. Hvorvidt saken må behandles av forlikrådet før den kan behandles av tingsretten, må avgjøres etter de alminnelige reglene i tvisteloven § 6-2. En tvist som etter samtykke fra motparten er realitetsbehandlet av Statens vegvesen etter utkastet § 34, er unntatt fra behandling i forlikrådet, jf. tvisteloven § 6-2 annet ledd (c).

En uttalelse fra Statens vegvesen er ikke tvangsgrunnlag, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 4-1, og gir således ikke den som er gitt medhold av Statens vegvesen grunnlag for å tvangsfullbyrde kravet. EETS-beslutningen EETS-beslutningen

12 Økonomiske og administrative konsekvenser

Dette kapitlet beskriver de mest vesentlige økonomiske og administrative konsekvensene ved forskriften. Konsekvensene er fordelt på ulike verdiområder. Innledningsvis presenteres en oppsummering av konsekvensene på hvert verdiområde:

- **Finansielle konsekvenser:** Den viktigste finansielle konsekvensen er at deler av operatørens – og særlig bompengeselskapenes – kontantstrøm fra brukeren overtas av en ekstern part som garanterer regelmessige oppgjør.
- **Risikospredning:** Operatørens risiko for tap på kundefordringer reduseres, samtidig som det oppstår en risiko for tap ved utsteders konkurs
- **Endret oppgavefordeling** vil medføre omstillingskostnader hos bompengeselskapene, både i den delen som skilles ut og den som blir igjen hos bompengeselskapet.
- **Uavhengige utstedere:** AutoPASS-utstedere som opererer uavhengig fra bompengeselskapet vil drive mer effektivt og brukerrettet på grunn av mer egnede rammevilkår og konkurranse mellom utstedere.
- **Konsekvenser for brukerne:** brukerne kan i økt grad bruke avtalen (og brikken) til andre transportformål, deriblant ferje. Samtidig kan AutoPASS-utstederen kreve en form for økonomisk sikkerhet fra brukeren.
- **Administrative konsekvenser:** forskriften gir et tydeligere regulatorisk rammeverk som er godt tilpasset EUs regelverk på området.

12.1 Forutsetninger for analysen

I vurderingen av økonomiske, administrative og andre vesentlige konsekvenser er det viktig å skille på de konsekvenser som faktisk kan tilskrives innføringen av forskriften, og de konsekvenser som følger av andre endringer. Konsekvenser som følger av andre endringer ligger utenfor det som vurderes i dette høringsnotatet.

Nullalternativet representerer en situasjon der utstederforskriften ikke er innført, men øvrige deler av bompenger reformen er gjennomført. Nullalternativet har dermed følgende forutsetninger:

- Konsolidering fra 40+ til 5 regionale bompengeselskap er gjennomført
- De regionale bompengeselskapene har organisert seg effektivt i forhold til ny struktur. Dette gjelder også den integrerte utstederfunksjonen.
- Det er åpnet for at EETS-utstedere kan virke i Norge, ref eksisterende EETS-forskrift. Det forutsettes at EETS-utstedere inntil videre vil være nisjeaktører i Norge.
- Utstedergodtgjørelsen er mva-pliktig³³.
- Statens vegvesens oppgaver er endret i forbindelse med opprettingen av de regionale bompengeselskapene.

³³ Utstedergodtgjørelsen dekker AutoPASS utsteders leveranse av tjenester til operatør. Disse består blant annet i å utstede salgsdokument og å innfordre kravene overfor brukerne på vegne av operatør. I denne forskriften stadfestes det at AutoPASS utsteder krever inn på vegne av operatør og tar en finansiell risiko på vegne av operatør. Vegdirektoratet vurderer at den finansielle risikoen er lav og at den andel av utstedergodtgjørelsen som skal dekke finansielle risiko som AutoPASS utsteder tar på vegne av operatør, er lav. Dette gjør at Vegdirektoratet legger til grunn at utstedergodtgjørelsen i sin helhet er å regne som en mva-pliktig sammensatt administrativ tjeneste selv om AutoPASS utstederne tar en hvis finansiell risiko.

Basert på nullalternativet vurderes så virkninger av:

- Etablering av en ordning med uavhengige AutoPASS-utstedere i et marked.
- Utskilling av utstederfunksjonen fra dagens bompengeselskaper.

I tabellen under presenteres noen sentrale størrelser som ligger til grunn for de videre vurderingene.

Tabell 12-1: Nøkkeltall (2016)

| | |
|---|-------------------|
| Innkrevde bompenge | Ca. 10 mrd. kr. |
| Andel passeringer via brukeravtale | Ca. 80 % |
| Bompengeinnkreving via brukeravtale | Ca. 8 mrd. kr. |
| Antall bompengepasseringer | Ca. 650 mill. |
| Antall brukeravtaler | Ca. 2 mill. |
| Samlede driftskostnader for bompengeinnkrevingen (ekskl. finanskostnader) | Ca. 850 mill. kr. |

12.2 Finansielle konsekvenser

Likviditet og oppgjør

Som en følge av at AutoPASS-utstedere blir uavhengige av bompengeselskapene vil all fakturering av avtalekunder flyttes fra bompengeselskapet til utsteder. Oppgjøret mellom AutoPASS-utsteder og operatør vil skje uavhengig av oppgjøret mellom utsteder og bruker. Med de oppgjørsreglene som er lagt til grunn vil utsteder betale bompengeselskapet (og ferjeselskapet) med gjennomsnittlig forsinkelse på en måned. Samtidig vil utstaders gjennomsnittlige innkrevingstid fra brukeren erfaringsmessig være noe høyere enn dette. Bompengeselskapene vil derfor få noe bedre likviditet enn i dag, som følge av endringen. Samtidig vil det asynkrone oppgjøret måtte finansieres av de nye uavhengige utstederne. Dette vil være en ulempe/barriere for etablering av utstedere. Etter Vegdirektoratets oppfatning er ikke ulempen/barrieren av en slik størrelse at det vil være til hinder for etableringen av et tilstrekkelig antall utstedere.

Verdsetting ved utskilling

Ved bompengeselskapets utskilling eller salg av sin utstedervirksomhet, skal det gjennomføres en markedsbasert verdivurdering av utstedervirksomheten. Siden avtaleforholdet med en AutoPASS-bruker er opparbeidet som del av bompengeselskapets ordinære virksomhet skal verdien som realiseres tilfalle bompengeselskapet direkte. Dette vil bidra til raskere nedbetaling av bompengeselskapenes lån/gi økt tilskudd til samferdselstiltak. Realiseringen av verdien vil måtte finansieres av de nye uavhengige utstederne. Etter Vegdirektoratets mening vil heller ikke denne ulempen være en vesentlig barriere for etablering av et tilstrekkelig antall uavhengige utstedere.

Bompengeselskapenes lånekostnader

Gjennom etablering av uavhengige AutoPASS-utstedere vil en vesentlig del av kontantstrømmen flyttes ut fra bompengeselskapets direkte kontroll og overlates til en part som kan gå konkurs. Dette vil kunne påvirke en långivers vurdering av sikkerheten til lånet negativt. På den andre siden har bompengeselskapene svært god sikkerhet gjennom selve innkrevingsretten og/eller eiernes garantier. Det forutsettes derfor at endringen ikke vil påvirke de gjennomsnittlige lånekostnadene for bompengeselskapene.

Tabell 12-2: Oppsummering av finansielle konsekvenser

| Konsekvens | RBPS/ operatører | Brukere | SVV/VD | Barrierer for etableringen av uavhengige utstedere | Nettonytte |
|---|---------------------|---------|--------|---|------------|
| Konsekvens av at utsteder gjør opp med bompengeselskapet før kunden betaler | + | | | - | 0 |
| Realisering av verdien av kundeforholdet | +(+) ³⁴ | + | | - (-) | + |
| Bompengeselskapenes lånekostnader | 0 | | | | 0 |

Skalaen for vurderingen er satt opp med et spenn fra svært negativ konsekvens (tre minus) til svært positiv konsekvens (tre pluss). Der det er stor usikkerhet knyttet til størrelsen på konsekvensen er dette angitt med en parentes rundt det ene tegnet.

12.3 Risikospredninger

Risiko for tap på kundefordringer

Risiko for kundefordringer mot bruker flyttes fra bompengeselskapet til de uavhengige utstederne. For bompengeselskapene vil dette medføre noe bedre forutsigbarhet på kontantstrømmen, mindre arbeid med oppfølging av fordringer etc. Det vil allikevel ikke nødvendigvis føre til en stor reduksjon i kostnader for bompengeselskapene siden det er forholdsvis lave tap på avtalekunder også i dag.

Risiko for utstaders konkurs

Et bompengeselskap har svært lav risiko for konkurs. Dette vil dermed også gjelde for integrerte utsteder. Når AutoPASS-utsteder blir uavhengige selskaper oppstår det en konkursrisiko som ikke ligger der i dag. Etter Vegdirektoratets vurdering er den gjennomsnittlige tapsrisiko knyttet til konkurs hos AutoPASS-utsteder lav. Dette skyldes at det vil settes i verk tiltak for å redusere risiko for konkurs, tiltak for å følge opp den løpende konkursrisikoen og tiltak for å redusere konsekvensen ved en konkurs hvis den skulle inntreffe. Det er vurdert å være en marginal risiko for at en «dramatisk» konkurs hos en AutoPASS-utsteder med en dominerende markedsandel vil kunne påføre bompengesektoren et vesentlig tap.

Sikringstiltak

For å redusere operatørenes tapsrisiko legger forskriften opp til at operatørene skal kreve en økonomisk sikkerhet fra AutoPASS-utstederen. Denne skal stå i forhold til aktuell risiko, og ikke overstige 30 dagers gjennomsnittlig bilateral omsetning mellom den respektive operatør og AutoPASS-utsteder. Ved lave beløp kan kravet til garanti fravikes i sin helhet. Krav til bankgarantier eller andre sikringsformer vil utgjøre en kostnad for AutoPASS-utstederen, og bør derfor begrenses til det som er nødvendig.

³⁴ Det er svært stor usikkerhet knyttet til verdien på en kunde.

Tabell 12-3: Oppsummering av risikospredning

| Konsekvens | RBPS/ operatører | Brukere | SVV/VD | Barrierer for etableringen av uavhengige utstedere | Nettonytte |
|--|---------------------|---------|--------|---|------------|
| Risiko for kundefordringer flyttes fra operatør til utsteder | (+) | | | 0 | 0 |
| Konkursrisiko hos utsteder (gjennomsnitt) | - | | | 0 | - |
| Konsekvens ved dramatisk konkurs ³⁵ | --- | -- | -- | 0 | -- |
| Kostnader ved sikringstiltak | - | | | -- | - |

12.4 Konsekvenser av endret oppgavefordeling for bompengeselskapet

Omstilling av bompengeselskapenes øvrige drift

I dag dekker bompengeselskapenes drift både brukere uten avtale og brukere med avtale. Når utstederfunksjonen skilles ut vil omfanget av de oppgaver som bompengeselskapet har ansvaret for bli mindre. Bompengeselskapene vil måtte tilpasse sin drift slik at de sikrer en fortsatt effektiv drift for den gjenstående kundemassen, dvs brukere uten avtale. Dette vil medføre en omstillingskostnad. Det vil også kunne føre til en reduksjon i antall ansatte hos bompengeselskapene.

Adskilte systemløsninger

I dag er det én felles systemløsning for de norske bompengeselskapene. Denne løsningen dekker både operatør- og utstederdelen av bompengeselskapets virksomhet. Etter at AutoPASS-utstedere blir uavhengige må de ha sine egne systemløsninger. Dette vil medføre at bompengeselskapenes behov for systemløsning vil bli mindre omfattende enn i dag.. Dette må sees i sammenheng med øvrige endringer i organisering av systemløsninger for bompengereinnkreving. Den totale effekten er derfor vurdert til å være liten.

Økt merverdiavgift

Ettersom utsteders virksomhet er å regne som en sammensatt administrativ tjeneste til bompengeselskapet vil utstederavgiften være mva-pliktig. Utstederforskriften endrer ikke på det prinsipielle i håndteringen av mva på utstederavgift. Når utstederfunksjonen skilles ut fra bompengeselskapet vil imidlertid et stort antall passeringer som i dag er lokale og innenfor samme konsern bli fremmedpasseringer. Konsekvensen vil være en økning i bompengeselskapenes betaling av mva på 25-30 mill. kr., sammenlignet med dagens situasjon. Det bemerkes at dette ikke er en økt samfunnsmessig kostnad, men snarere en fordelingseffekt mellom bompengeselskapet og staten.

³⁵ Sannsynligheten for en dramatisk konkurs er svært lav, men konsekvensen er høy. Det er konsekvensen som vises i denne tabellen.

Tabell 12-4: Oppsummering av endret oppgavefordeling

| Konsekvens | RBPS/ operatører | Brukere | SVV/VD | Barrierer for etableringen av uavhengige utstedere | Nettonytte |
|--|---------------------|---------|--------|---|------------|
| Omstilling av bompengeselskapenes øvrige drift | - | | | | - |
| Systemløsninger | (-) | | | 0 | (-) |
| Økt merverdiavgift | - | | | | 0 |

12.5 Konsekvenser av uavhengige utstedere

Effektivitetsgevinst hos utsteder gjennom bedre rammevilkår

Uavhengige AutoPASS-utstederes direkte inntekt fra bompengeneinnkreving er fastsatt gjennom utstedergodtgjørelsen. En uavhengig AutoPASS-utsteder vil ha større mulighet til å finne effektiviseringsmuligheter og alternative inntektskilder enn det et bompengeselskap som har klare begrensninger på hva de kan drive med, har. En uavhengig AutoPASS-utsteder vil også ha et sterkt incentiv for å utnytte slike muligheter for å forbedre sin bunnlinje. Uavhengige AutoPASS-utstedere har også mulighet til å optimalisere sine prosesser til den nye strukturen og behøver ikke forholde seg til historikken med ulike lokale og andre spesielle forhold. En effektiviseringsgevinst hos utsteder vil som utgangspunkt fordeles mellom utsteder og operatør til en viss grad gjennom justering av utstedergodtgjørelsen over tid.

Effektivitetsgevinst fra konkurranse mellom utstedere

Det forutsettes at det vil være en viss konkurranse mellom AutoPASS-utstedere om brukerne. Konkurransedynamikk vil gi økt mulighet for effektiviseringsgevinster i sektoren. Over tid forutsettes det at det er de mest effektive AutoPASS-utstederne som forblir i markedet. På den andre siden er basistjenesten (AutoPASS) lite differensierbar og bompengeneinnkreving er et lavinteresseprodukt for brukerne. Det er derfor en risiko for at det blir et marked med lite kundemobilitet.

Økt andel trafikanter med avtale

Markedsføringstiltak fra AutoPASS-utstedere som ønsker å tiltrekke seg brukere kan også føre til at flere velger å gå over til å inngå en brukeravtale. Dette vil være gunstig for brukeren, gjennom rabatterte priser og tilgang til nye tjenester, AutoPASS-utstedere gjennom økt størrelse i kundeporteføljen, og bompengeselskaper gjennom reduserte innkrevingskostnader.

Tabell 12-5: Oppsummering av uavhengige utstedere

| Konsekvens | RBPS/ operatører | Brukere | SVV/VD | Barrierer for etableringen av uavhengige utstedere | Nettonytte |
|--|---------------------|---------|--------|---|------------|
| Effektivitetsgevinst fra bedre rammevilkår | +(+) | | | +(+) | +(+) |
| Effektivitetsgevinst fra konkurranse | +(+) | | | 0 | +(+) |
| Økt andel trafikanter med avtale | + | | + | 0 | + |

12.6 Konsekvenser for brukerne

Økt valgfrihet og tjenestetilbud for sluttbruker

For trafikantene vil forskriften innebære mer valgfrihet og nye tjenestetilbud, ettersom det legges opp til konkurranse knyttet til utstederfunksjonen og det gis stort rom for utvikling av nye tjenester. Det vil kunne bety at brukeren kan velge mellom AutoPASS-utstedere som har ulikt tjenestespekter, kundeservice mv. Dette vil oppleves som en fordel for brukerne.

Tilrettelegging for AutoPASS på ferje

Betaling med AutoPASS på ferjestrekninger er et transportpolitisk mål – ettersom dette gir et brukervennlig og effektivt betalingsystem for ferdsel på offentlig veg. Det forutsettes at en utskilling av utstederfunksjonen fra bompengeselskapene må på plass for at dette skal kunne implementeres i stor skala.

Armlengdes avstand i kundebehandlingen

Brukerne vil kunne oppleve situasjoner der AutoPASS-utsteder ikke kan løse enkelte henvendelser like smidig som i dag, fordi AutoPASS-utsteder ikke kan ta avgjørelser på bompengeselskapets vegne. Selv om man vil innføre standardiserte og effektive rutiner for kommunikasjonen mellom AutoPASS-utsteder og operatør, vil det allikevel kunne bli oppfattet som en mindre brukervennlig løsning for brukerne enn i dag.

Mulig sikringskrav mot sluttbruker

Brukerne kan bli pålagt av AutoPASS-utsteder å stille rimelig garanti for passeringsbeløpene, f.eks. gjennom krav til forskudd eller automatisk trekk av betalingskort. Dette kan oppleves som en ulempe for noen brukere. Samtidig vil det gjøre at tap på kundefordringer kan reduseres, og tilliten til at alle trafikanter betaler kan styrkes.

Tabell 12-6: Oppsummering av konsekvenser for brukerne

| Konsekvens | RBPS/ operatører | Brukere | SVV/VD | Barrierer for etableringen av uavhengige utstedere | Nettonytte |
|---|---------------------|---------|--------|---|------------|
| Økt valgfrihet og tjenestespekter for sluttbruker | | + | | + | + |
| Tilrettelegging for AutoPASS på ferje | + | + | + | + | + |
| Armlengdes avstand i kundebehandlingen | (+) | -- | | (+) | - |
| Mulig sikringskrav mot sluttbruker | | - | | + | 0 |

12.7 Administrative konsekvenser

Tydligere regulatorisk rammeverk

Rammene for utstedervirksomhet i Norge har hittil vært uklare. Bompengeselskapene har drevet denne virksomheten integrert med øvrig virksomhet. Samtidig har enkelte utenlandske utstedere operert på bakgrunn av bilaterale avtaler gjennom EasyGo-samarbeidet. EETS-forskriften har også åpnet for at EETS-utstedere skulle kunne drive virksomhet i Norge. Denne forskriften etablerer et felles og helhetlig rammeverk for alle typer utstedere, som sikrer konkurranselikheter mellom aktørene.

Europeisk harmonisering av regelverk

Forskriften viderefører den grunnleggende modellen som ligger i EETS-regelverket, og innfører et rammeverk som harmoniserer godt med både bestemmelsene og intensjonene i EETS. Forskriften har også tatt høyde for annen europeisk utvikling som har skjedd blant annet innen rammene av EasyGo, REETS og EUs pågående revisjon av EETS-regelverket. Forskriften vil slik sett gjøre at Norge ligger langt fremme med tanke på harmonisering med resten av Europa.

Statens vegvesens godkjennings- og oppfølgingsansvar

Statens vegvesen vil gjennom forskriften få et tydeligere ansvar for godkjenning og oppfølging av utstedere. Selv om Statens vegvesen har et lignende ansvar i dag krever den nye strukturen sannsynligvis økt ressursinnsats på dette området. Under følger en oversikt over noen oppgaver Statens vegvesen må ta ansvar for som følge av forskriften:

- Godkjenne AutoPASS-utstedere for virksomhet i Norge basert på gjennomgang av teknisk utstyr, erfaring og kompetanse, økonomisk evne og omdømme/vandel. Statens vegvesen er imidlertid allerede forutsatt å gjøre dette for EETS-utstedere gjennom EETS-forskriften.
- Følge opp kontinuerlig at godkjente AutoPASS-utstedere tilfredsstillende vilkårene for å operere som utsteder.
- Forvalte avtaleverket og de tekniske spesifikasjonene for AutoPASS Samvirke. Selv om Statens vegvesen også gjør dette i dag, vil det nye aktørbildet og ansvarsdelingen kreve større grad av formalisme og systemer enn i dag.

Disse endringene må imidlertid ses i sammenheng med andre endringer som skjer ifm. bompengereformen (uavhengig av denne forskriften) der en del av ansvaret for det tekniske utstyret overføres fra Statens vegvesen til bompengeselskapene. Videre må det sees i sammenheng med at bompengeselskapenes virksomhet blir redusert når utstedervirksomheten skilles ut, noe som igjen medfører at Statens vegvesens arbeid med oppfølging av bompengeselskapene endres og reduseres noe.

Bompengeselskapenes merkantile og administrative grensesnitt mot AutoPASS-utstedere

Bompengeselskapene vil etter etableringen av uavhengige AutoPASS-utstedere måtte forholde seg til en rekke nye selskaper. Avtalegrensesnittet mot de nye aktørene er nytt og det vil være større behov for en tettere oppfølging av aktørene enn i dag.

Med etableringen av uavhengige AutoPASS-utstedere vil det oppstå en ny kredittrisiko. Kredittrisikoen er som beskrevet over i snitt ikke vesentlig, men utslaget kan bli stort i ekstreme tilfeller. Det er derfor nødvendig for bompengeselskapene å etablere en vesentlige tettere oppfølging av risikoen i utestående fordringer enn i dag.

Utskillingsprosessen

Utstedervirksomheten skal skilles ut fra dagens bompengeselskaper. En utskilling kan skje på flere måter, f.eks salg av kundeporteføljen til eksisterende uavhengig utsteder, rettet salg til nytt selskap eid av fylkeskommuner eller fisjonering. Det er forutsatt at en utskilling skjer på en slik måte at bruker opplever at avtaleforholdet videreføres. Eierne av bompengeselskapene må beslutte hvordan utstedervirksomheten skal skilles ut. I dette ligger også en vurdering av om eierne selv ønsker å drive utstedervirksomhet i eget selskap. For bompengeselskapet vil endringen få vesentlige konsekvenser for personell og systemer uansett hvilken modell som velges. Det er også sannsynlig at det vil påløpe kostnader forbundet med utskillingsprosessen.

Tabell 12-7: Oppsummering av administrative konsekvenser

| Konsekvens | RBPS/ operatører | Brukere | SVV/VD | Barrierer for etableringen av uavhengige utstedere | Nettonytte |
|--|---------------------|---------|--------|---|------------|
| Tydeligere regulatorisk rammeverk | + | | + | ++ | ++ |
| Europeisk harmonisering | | | + | ++ | + |
| Statens vegvesens godkjennings- og oppfølgingsansvar | | | (-) | | (-) |
| Administrasjon av grensesnitt mot utsteder | - | | | | - |
| Utskillingprosessen | - | | | | - |

12.8 Andre vesentlige konsekvenser

Miljø

Forskriften vil ikke innebære endringer i muligheten til å innrette bompengesystemet på en måte som belønner miljøvennlige kjøretøy, kjøring på bestemte tider av døgnet eller lignende. Godkjente AutoPASS-utstedere vil måtte forholde seg til de takstsystemer som til enhver tid gjelder ved norske bompengeselskaper og ferjeforbindelser. Forskriften vurderes derfor ikke å ha noen miljømessige konsekvenser.

Konsekvenser for tilpasning til fremtidige endringer i teknologi, forretningsmodeller og organisering

Utstederforskriften er teknologinøytral. Den åpner f.eks for at brikken faller bort og avtaler identifiseres gjennom skiltlesing uten at det prinsipielle i partenes rettigheter og plikter endres. I godkjenningskriteriene for AutoPASS-utstedere er det lagt opp til at en utsteder må tilpasse seg slike endringer i innkrevingsteknologi.

13 Forslag til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter

Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)

Hjemmel: Fastsatt ved kgl. res. dd.mm.åååå med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova) § 62.

Fremmet av Samferdselsdepartementet.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 18b (direktiv 2004/52/EF) og nr. 18ba (vedtak 2009/750/EF).

Kapittel 1. Formål, definisjoner og virkeområde

§ 1 Formål

Formålet med denne forskriften er å regulere utstedervirksomhet for bompenger på det offentlige vegnettet i Norge og elektronisk billettering gjennom AutoPASS Samvirke i offentlig ferjedrift, forvaltningen av AutoPASS Samvirke, regulering av tvisteløsning mellom AutoPASS-utstederne og operatørene, ivareta brukernes rettigheter i kundeforholdet med AutoPASS-utstederne og regulering av klageinstans for brukerne.

Forskriften skal også sikre at bompengesystemer i Norge virker sammen med den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten (EETS) og at Norges forpliktelser etter EØS-avtalen på dette området gjennomføres i norsk rett.

§ 2 Definisjoner

I denne forskrift menes med:

- a) *AutoPASS Samvirke*: nettverket for elektronisk betaling av
 - i) bompenger på det offentlige vegnettet og
 - ii) ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge
- b) *AutoPASS-utsteder*: selskap eller annen juridisk person som etter godkjenning i henhold til § 21 eller driftsgodkjenning i henhold til § 22 inngår avtaler med operatørene og brukerne for å tilby tjenester for betaling av bompasseringer og ferjetransport gjennom AutoPASS Samvirke
- c) *avtalepassering*: en bompassering eller en ferjebetaling som er registrert og tilordnet en brukeravtale hos en AutoPASS-utsteder
- d) *bompengeselskap*: et selskap som har inngått avtale med departementet eller Statens vegvesen om å kreve inn bompenger, og som inngår i AutoPASS Samvirke
- e) *bruker*: fysisk eller juridisk person som har en brukeravtale med en AutoPASS-utsteder
- f) *brukeravtale*: avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder betaling i AutoPASS Samvirke
- g) *EETS*: det europeiske elektroniske rammeverket for samvirke mellom europeiske utstedertjenester, jf. kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingsstjenesten
- h) *EETS-beslutningen*: kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske elektroniske bompengetjenesten med vedlegg
- i) *EETS-område*: områder i Europa, hvor det drives elektronisk innkreving på det offentlige vegnettet og innkrevingen er innenfor virkeområdet etter EETS
- j) *EETS-utsteder*: norsk eller utenlandsk selskap eller annen juridisk person som er godkjent som EETS-utsteder i sitt hjemland

- k) *ferjeselskap*: selskap eller annen juridisk person som i henhold til løyve driver rutetransport med bilførende fartøy i tilknytning til det offentlige vegnettet jf. yrkestransportloven § 7, og som inngår i AutoPASS Samvirke etter avtale med Statens vegvesen
- l) *operatør*: fellesbetegnelse for bompengeselskaper og ferjeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke
- m) *utstederavtale*: avtale mellom operatøren og AutoPASS-utstederen, jf. § 5
- n) *utstedervirksomhet*: tjenester for betaling av bompasseringer og ferjetransport som drives av AutoPASS-utsteder gjennom AutoPASS Samvirke, inkludert inngåelse og administrasjon av brukeravtaler, utstedelse av elektroniske brikker og annen service overfor brukerne og operatører i denne sammenheng

§ 3 Utstedervirksomhet

Utstedervirksomhet i Norge kan bare drives av selskaper eller andre juridiske personer som er godkjent etter § 21 eller har fått driftsgodkjenning etter § 22 som AutoPASS-utsteder. AutoPASS-utstederne skal inngå avtaler med operatørene og brukerne etter §§ 5 og 15 og utføre utstedervirksomheten etter bestemmelsene i kapittel 2 og 3. EETS-utsteder som er godkjent etter § 24 skal inngå kontrakter og oppnå full områdedekning mv. etter bestemmelsene i kapittel 5. EETS-utsteder som ønsker å drive utstedervirksomhet i Norge må ha driftsgodkjenning etter § 22.

§ 4 Statens vegvesens myndighet

Statens vegvesen har godkjenningsmyndighet etter kapittel 4 og 5, kontroll- og tilbaketrekking myndighet etter kapittel 6, myndighet til å forvalte registre, utarbeide områdeerklæring og samle inn statistikk etter kapittel 7 og myndighet som tvisteløsningsorgan og er klageinstans etter kapittel 8. Statens vegvesen er også myndighetsorgan etter kapittel 2 og 3.

Kapittel 2 Bestemmelser om forholdet mellom AutoPASS-utstederne og operatørene

§ 5 Utstederavtale

AutoPASS-utstederne skal inngå utstederavtale med alle operatørene i AutoPASS Samvirke. Avtalene skal være basert på en standard utstederavtale som er fastsatt av Statens vegvesen. Statens vegvesen skal bistå partene ved inngåelsen av avtalene.

Vilkårene i utstederavtalene skal være likelydende på alle vesentlige punkter. Den enkelte operatøren skal ikke uten saklig grunn forskjellsbehandle AutoPASS-utsteder. Partene skal ikke inngå andre avtaler som er i strid med utstederavtalen

Utstederavtalen skal som et minimum regulere følgende forhold:

- a) utstедers rett og plikt til å kreve inn betaling for avtalepasseringer med frigjørende virkning for bruker etter § 6 første ledd
- b) utstедers betalingsplikt overfor operatøren etter § 6 andre ledd og betingelser for oppgjøret
- c) utstедers krav på utstедergodtgjørelse etter § 7
- d) AutoPASS-utstедers plikt til å stille finansielle garantier og innretningen av disse garantiene etter § 8
- e) AutoPASS-utstедers plikt til å gjøre korrekt informasjon om brukers kjøretøy tilgjengelig for operatøren, jf. § 6 fjerde ledd
- f) tekniske og operasjonelle krav til partene etter §§ 13 og 21 første ledd bokstav a), inkludert krav om testing, jf. §§ 10 og 11
- g) partenes behandling av brukers personopplysninger, inkludert bruk av databehandleravtaler etter personopplysningsloven
- h) mekling og tvisteløsning, jf. § 34

§ 6 Betaling for avtalepasseringer

AutoPASS-utstederen skal kreve betaling fra brukeren for alle avtalepasseringer gjennom AutoPASS samvirke i henhold til de gjeldende takstvedtakene. Brukeren betaler med frigjørende virkning til AutoPASS-utstederen for slike avtalepasseringer.

AutoPASS-utstederen skal betale operatøren i henhold til de gjeldende takstvedtakene for alle avtalepasseringer som er foretatt av brukere med gyldig brukeravtale. Dette gjelder uansett om AutoPASS-utstederen har fått betaling fra brukeren eller ikke.

Passeringer som ikke kan tilordnes en AutoPASS-utsteder, skal kreves inn av operatøren.

AutoPASS-utstederen er ansvarlig for å gjøre korrekt informasjon om brukerens kjøretøy tilgjengelig for operatøren slik at operatøren kan fastsette riktig takst.

§ 7 Utstedergodtgjørelse

AutoPASS-utstederen har rett til utstedergodtgjørelse fra operatøren i samsvar med satser fastsatt av departementet. Departementet skal varsle alle operatørene og AutoPASS-utstederne minst tre måneder før satsene for utstedergodtgjørelsen endres.

§ 8 Plikt til å stille garanti

AutoPASS-utstedere skal stille finansiell garanti for betalingene overfor den enkelte operatøren. Garantien skal stå i rimelig forhold til den aktuelle økonomiske risikoen og kostnadene forbundet med selve garantistillelsen. Ved lav omsetning mellom en AutoPASS-utsteder og en operatør kan kravet til garanti fravikes. Operatørene kan ikke stille krav til finansiell garanti som diskriminerer mellom AutoPASS-utstedere.

Garantien skal ikke overstige det gjennomsnittlige transaksjonsbeløpet AutoPASS-utstederen håndterer for operatøren hver måned, basert på AutoPASS-utstederens totale transaksjonsbeløp for operatøren i forrige kalenderår, eller AutoPASS-utstederens forretningsplan der det ikke foreligger relevant historikk. Ved stor endring i en AutoPASS-utstedeers transaksjonsvolum kan utsteder eller operatør kreve en ny garanti som gjenspeiler endringen.

§ 9 Lokale avtaler

AutoPASS-utstederen må stille sitt utstyr til rådighet for at operatøren skal kunne identifisere lokale avtaler. Med lokale avtaler menes det avtaler med trafikanter om forskudd, rabatter og fritak som tilbys av den enkelte operatør i henhold til de gjeldende takstvedtakene. Operatøren er ansvarlig for administrasjon og innkreving av betaling for passeringer som omfattes av lokale avtaler.

Operatørene skal ikke forskjellsbehandle AutoPASS-utstedere med tanke på formidling av lokale avtaler. Departementet kan fastsette satser for operatørens bruk av AutoPASS-utstederens utstyr etter første ledd.

§ 10 Testing av utstedeers tekniske utstyr

Operatørene må samarbeide med AutoPASS-utsteder om å teste at det tekniske utstyret har en bestemt ytelsesgrad når det er i drift og er integrert i systemet til en operatør. Testene skal utføres i samsvar med kravene i vedlegg IV i EETS-beslutningen.

AutoPASS-utstederen plikter å orientere Statens vegvesen innen rimelig tid før teknisk utstyr skal skiftes ut eller oppgraderes. Statens vegvesen kan i slike tilfeller stille krav om nye tester etter første ledd.

§ 11 Uanmeldte tester

Operatøren kan kreve at AutoPASS-utstederne samarbeider med operatøren ved uanmeldte og detaljerte tester av innkrevningssystemet, som omfatter kjøretøy som passerer eller nylig har

passert operatørens anlegg. Omfanget av slike tester skal stå i rimelig forhold til antallet passeringer som en AutoPASS-utsteder har ansvar for å fakturere i operatørens område.

§ 12 Reserveløsning

Operatøren må sørge for å opprettholde en reserveløsning som kan benyttes der det oppstår en feil i tjenesten som operatøren er ansvarlig for, slik at brukerne kan passere med minst mulig ulempe og uten at det blir regnet som unndragelse av betalingsplikten.

§ 13 Bruk av innkrevingsutstyr og klassifisering av kjøretøy

Operatøren plikter å benytte innkrevingsutstyr og grensesnitt som er i samsvar med kravene i EETS-beslutningens vedlegg II og III.

Operatøren kan ikke klassifisere kjøretøyene etter andre parametere enn det som tillates i vedlegg VI i EETS-beslutningen. Dersom AutoPASS-utstederen og operatøren klassifiserer kjøretøyet ulikt, gjelder operatørens klassifisering, med mindre det kan påvises en feil i denne.

§ 14 Forsøkssystem

For å sikre teknologisk utvikling kan Statens vegvesen gi midlertidig godkjenning til forsøkssystemer for innkreving av bompenger og ferjebillett. Forsøkssystemet skal omfatte ny teknologi eller nye konsept som ikke er i samsvar med en eller flere av bestemmelsene i denne forskriften. Forsøkssystemet skal prøves ut på avgrensede deler av operatørens anlegg og parallelt med det systemet som samsvarer med denne forskriften.

Statens vegvesen kan ikke gi en slik godkjenning uten samtykke fra EFTAs overvåkingsorgan. Den første godkjenningsperioden skal ikke vare lenger enn tre år.

Det skal ikke kreves at en AutoPASS-utsteder tar del i slike forsøkssystemer.

Kapittel 3 Bestemmelser om forholdet mellom AutoPASS-utstederne og brukerne

§ 15 Brukeravtalen

Brukeravtalen skal gi AutoPASS-utsteder rett og plikt til å kreve inn betalinger for brukerens avtalepasseringer i AutoPASS Samvirke. Avtalevilkårene skal være offentlig tilgjengelige og skal oppfylle minstekravene fastsatt av Statens vegvesen for følgende forhold:

- a) hvilke områder avtalen gjelder og fra hvilket tidspunkt
- b) hvordan bompengetakster og ferjeregulativ blir fastsatt og endret, og informasjon om rabatter som følge av avtalen
- c) brukers plikt til å gi AutoPASS-utsteder riktig og fullstendig informasjon som grunnlag for korrekt prising av passeringer
- d) brukers betalingsplikt ovenfor utsteder og at betaling til utsteder er frigjørende
- e) brukers plikt til å følge de instruksjoner som gjelder for riktig bruk av avtalen og tekniske utstyr
- f) informasjon om lokale avtaler, jf. § 9
- g) informasjon om hvordan feil hos operatør og AutoPASS-utsteder håndteres, jf. § 16
- h) informasjon om behandling av personopplysninger, inkludert hvilke rettigheter brukeren har etter den til enhver tid gjeldende personvernlovgivningen
- i) informasjon om bruk av data til statistiske formål, jf. § 32
- j) informasjon om brukers rettigheter knyttet til klageadgang
- k) informasjon om AutoPASS-utsteders rett til å foreta endringer i avtalen
- l) brukerens rett til å si opp avtalen
- m) AutoPASS-utsteders rett til å heve avtalen ved vesentlig mislighold

AutoPASS-utstederen skal varsle brukeren minst 14 dager før AutoPASS-utstederen hever avtalen, avtalen faller bort, ved overføring av avtalen til en tredjepart, eller lignende.

I tilfeller ved heving av avtalen skal AutoPASS-utstederen i varselet etter andre ledd opplyse om grunnlaget for heving, og brukeren skal gis anledning til å rette forholdet før hevingen iverksettes. AutoPASS-utstederen kan heve avtalen med umiddelbar virkning og uten forutgående frist til å rette forholdet ved vesentlig mislighold fra brukeren.

§ 16 Brukerens rettigheter ved feil

AutoPASS-utstederen skal sørge for å holde brukeren skadeløs for tap av rabatter eller økt pris som skyldes feil hos AutoPASS-utstederen eller operatøren.

§ 17 Ikke-diskriminering

AutoPASS-utstederen må ikke forskjellsbehandle sine brukere, herunder på bakgrunn av nasjonalitet, bosted eller kjøretøyets registreringsland.

AutoPASS-utstederen kan ikke nekte inngåelse av brukeravtale eller si opp en slik avtale uten saklig grunn. Brukerens rett til nasjonale eller lokale fritak for bompasseringer eller ferjetransport regnes ikke som saklig grunn.

AutoPASS-utstederen kan stille krav om økonomisk sikkerhet fra brukeren så fremt kravet baseres på dokumentasjon om brukers betalingsvilje og -dyktighet, og står i rimelig forhold til den økonomiske risikoen brukeren utgjør for AutoPASS-utstederen.

§ 18 Krav til salgsdokument

AutoPASS-utstederen skal som en administrativ tjeneste for operatøren utstede salgsdokumentasjon for avtalepasseringen. AutoPASS-utstederen har ansvar for at salgsdokumentasjonen utarbeides innenfor de til enhver tid gjeldende regler for utstedelse av salgsdokumentasjon. Utstedt salgsdokumentasjon skal holdes løpende tilgjengelig for operatør.

AutoPASS-utstederen kan samtidig med utstedelse av salgsdokumentasjon som nevnt i første ledd, innta betalingsoppfordring for sitt krav mot bruker etter § 6 første ledd.

§ 19 Gebyrer mv.

AutoPASS-utstedere med en vesentlig markedsandel i Norge skal tilby brukerne en avtale uten å ilegge gebyrer eller andre tilleggskostnader utover følgende:

- a) gebyrer som følger av forskrift til inkassoloven
- b) gebyrer knyttet til brukers valg av alternativ betalings- eller faktureringsløsning som står i rimelig forhold til utsteders kostnader forbundet med dette
- c) gebyrer knyttet til utstedelse eller erstatning av elektronisk brikke som står i rimelig forhold til utsteders kostnader forbundet med dette
- d) forsinkelsesrenter som følger av forsinkelsesrenteloven
- e) krav til økonomisk sikkerhet etter § 17 tredje ledd

Som AutoPASS-utstedere med vesentlig markedsandel etter første ledd regnes AutoPASS-utstedere som har en andel på minst 10 prosent av årlig total omsetning i AutoPASS Samvirke.

Bestemmelsen i første ledd er ikke til hinder for at en AutoPASS-utsteder kan tilby brukeren andre produkter som det kreves særskilt betaling for.

§ 20 AutoPASS-utstederes mottak og utlevering av personopplysninger

Når det er nødvendig for å kreve inn betaling fra bruker for passeringer i AutoPASS Samvirke kan AutoPASS-utsteder motta opplysninger om:

- a) identifikasjonsnummer for elektronisk brikke

- b) sted, dato og klokkeslett for passering
- c) prisklasse og pris for passering
- d) kjøretøyets registreringsnummer
- d) bilde av kjøretøyet
- e) registrert eier i Motorvognregisteret

AutoPASS-utsteder må innhente samtykke fra brukeren før personopplysningene kan brukes til andre formål.

AutoPASS-utsteder kan utlevere opplysninger om brukers kjøretøy og brukeravtale til operatøren og Statens vegvesen i den utstrekning som er nødvendig for å:

- a) fastsette riktig takst
- b) behandle henvendelser fra brukeren
- c) behandle klager, jf. § 35
- d) overføre ansvaret for betalingen til AutoPASS-utsteder, jf. § 6.

Kapittel 4. Godkjenning og driftsgodkjenning av AutoPASS-utstedere

§ 21 Godkjenning av selskap eller andre juridiske personer som AutoPASS-utsteder

Statens vegvesen kan etter søknad godkjenne et selskap eller annen juridisk person som AutoPASS-utsteder i AutoPASS Samvirke dersom det:

- a) har teknisk utstyr som oppfyller gjeldende krav og kan dokumentere tilfredsstillende tekniske tester hos alle relevante operatører i AutoPASS Samvirke;
- b) har tilfredsstillende kompetanse innenfor elektronisk trafikantbetaling eller andre relevante områder;
- c) har tilfredsstillende økonomisk evne; og
- d) har et godt omdømme

Bompengeselskaper eller selskaper som et bompengeselskap er deltaker i, kan ikke godkjennes som AutoPASS-utsteder.

Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer om vilkårene i første ledd.

Ved vurderingen av om et selskap har et godt omdømme etter første ledd bokstav d, kan Statens vegvesen sidestille feil eller overtredelser begått av en person i selskapets administrasjons-, ledelses- eller kontrollorgan, eller som har kompetanse til å representere, kontrollere eller treffe beslutninger i slike organer, med feil eller overtredelser begått av selskapet selv.

Statens vegvesens avgjørelse etter første ledd er et enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens bestemmelser.

§ 22 Driftsgodkjenning av EETS-utstedere som AutoPASS-utstedere

Statens vegvesen skal godkjenne EETS-utstedere for drift som AutoPASS-utsteder i Norge når EETS-utstederen krever dette. EETS-utstedere skal bestå tekniske tester hos alle relevante operatører i AutoPASS Samvirke som en forutsetning for å få driftsgodkjenning. Statens vegvesens avgjørelse er et enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens bestemmelser.

Dersom EETS-utstedere som er driftsgodkjent etter første ledd mister sin godkjenning som EETS-utsteder i sitt hjemland, må selskapet godkjennes etter § 21 for fortsatt å kunne drive utstedervirksomhet i Norge.

§ 23 Operatørens plikter ved godkjenning og driftsgodkjenning

Operatørene i AutoPASS Samvirke plikter å bistå Statens vegvesen ved godkjenning og driftsgodkjenning av AutoPASS-utstedere etter §§ 21 og 22 og bidra til at lokale tester av det tekniske utstyret kan gjennomføres.

Kapittel 5 Godkjenning av norske EETS-utstedere, områdedekning mv.

§ 24 Godkjenning av norske selskap eller andre juridiske personer som EETS-utsteder

Statens vegvesen kan etter søknad godkjenne et norsk selskap og andre norske juridiske personer som EETS-utsteder, dersom det:

- a) er sertifisert etter EN ISO 9001 eller annen standard av likeverdig kvalitet
- b) har teknisk utstyr og samsvarserklæringen eller attesten for Samvirkekomponenter det er krav om i vedlegg IV nummer 1 i EETS-beslutningen
- c) har tilfredsstillende kompetanse innenfor elektronisk trafikantbetaling eller andre relevante områder
- d) har tilfredsstillende økonomisk evne
- e) har en overordnet risikohåndteringsplan som skal revideres minst annet hvert år
- f) har et godt omdømme

Bompengeselskaper eller selskaper som et bompengeselskap er deltaker i, kan ikke godkjennes som EETS-utsteder.

Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer om vilkårene i første ledd.

Ved vurderingen av om et selskap har et godt omdømme etter første ledd bokstav f, kan Statens vegvesen sidestille feil eller overtredelser begått av en person i selskapets administrasjons-, ledelses- eller kontrollorgan, eller som har kompetanse til å representere, kontrollere eller treffe beslutninger i slike organer, med feil eller overtredelser begått av selskapet selv.

Statens vegvesens avgjørelse er et enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens bestemmelser.

§ 25 Områdedekning

EETS-utsteder som er godkjent etter § 24 skal innen to år fra godkjenningen inngå kontrakter som dekker alle EETS-områder. EETS-utstederen skal opprettholde slik full geografisk dekning.

Ved endringer i et EETS-område eller andre endringer som påvirker kravet om full dekning skal den godkjente EETS-utstederen gjenopprette full dekning i løpet av seks måneder.

§ 26 Plikt til å benytte EETS-kompatibel teknologi

EETS-utsteder som er godkjent etter § 24 plikter å tilby standardiserte grensesnitt i henhold til vedlegg II i EETS-beslutningen, og utstyr i henhold til vedlegg III.

Kapittel 6 Fellesbestemmelser om rapportering, kontroll og tilbaketrekking av godkjenning og driftsgodkjenning

§ 27 Rapportering og kontroll

AutoPASS-utstedere som er godkjent etter § 21 og EETS-utstedere som er godkjent etter § 24 skal innen 1. august hvert år avgi en rapport og dokumentasjon som viser at vilkårene for godkjenning fortsatt er oppfylt. Rapporten skal underskrives av styret eller av andre med signaturrett. Vedlagt rapporten skal følge godkjent årsregnskap og årsberetning sammen med revisors beretning.

Statens vegvesen kan til enhver tid kreve at AutoPASS-utstedere som er godkjent etter § 21 og EETS-utstedere som er godkjent etter § 24 fremlegger informasjon som er nødvendig for å kontrollere om vilkårene for å være AutoPASS-utsteder eller EETS-utsteder er oppfylt.

§ 28 Tilbaketrekking av godkjenninger og driftsgodkjenninger

Statens vegvesen skal trekke tilbake godkjenningen eller driftsgodkjenningen for AutoPASS-utstedere som ikke lenger tilfredsstiller vilkårene for §§ 21 eller 22, eller som for øvrig vesentlig misligholder kravene i denne forskriften eller utstederavtalene.

Statens vegvesen skal trekke tilbake godkjenningen for EETS-utstedere som ikke lenger tilfredsstiller vilkårene for godkjenning etter § 24 eller kravene etter §§ 25 og 26.

Før en godkjenning eller driftsgodkjenning etter første eller annet ledd trekkes tilbake, skal Statens vegvesen gi den det gjelder en rimelig frist til å rette forholdet. Statens vegvesens avgjørelse er et enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens bestemmelser.

Kapittel 7 AutoPASS Samvirke, EETS-register, statistikk mv.

§ 29 Forvaltning av AutoPASS Samvirke

Statens vegvesen forvalter AutoPASS Samvirke og fastsetter de tekniske og operasjonelle vilkårene.

Før Statens vegvesen endrer disse vilkårene, skal operatørene og AutoPASS-utstederne som er en del av AutoPASS Samvirke konsulteres.

§ 30 Områdeerklæring for AutoPASS Samvirke

Statens vegvesen skal utarbeide og ajourføre en områdeerklæring for AutoPASS Samvirke som omfatter samtlige av operatørene som er en del av samvirket. Områdeerklæringen skal være offentlig tilgjengelig og skal inneholde følgende informasjon:

- a) prinsipper for kostnadsfordeling forbundet med utstедers tilknytning til og deltakelse i AutoPASS Samvirke
- b) krav til utsteder om bankgarantier eller tilsvarende finansielle instrumenter
- c) prinsipper for håndtering av passeringer
- d) tekniske og operasjonelle krav, herunder eventuelle tjenestenivåavtaler (SLA)
- e) fakturerings- og betalingsvilkår
- f) forretningsvilkår, herunder utstedergodtgjørelse

§ 31 Register

Statens vegvesen skal føre et elektronisk register over alle operatørene og AutoPASS-utstederne og EETS-utstedere som er godkjent eller driftsgodkjent etter kapittel 4 og 5. Registeret skal være offentlig tilgjengelig og inneholde oppdaterte og riktige opplysninger om:

- a) innkrevningsteknologi
- b) innkrevingsdata
- c) områdeerklæringen, jf. § 30
- d) informasjon om oppfølgingen av EETS-utstederne, jf. § 27

§ 32 Statistikk

AutoPASS-utstederne skal årlig avgi aggregert og anonymisert statistikk til Statens vegvesen til bruk til offentlig planlegging og analyse. Statens vegvesen fastsetter det nærmere formatet og innholdet for statistikken.

§ 33 Samarbeid ved håndheving

AutoPASS-utstederne skal stille informasjon og systemer til rådighet i den utstrekning som er nødvendig for at myndighetene skal kunne gjennomføre kontroller og behandle klager som følger av forskrift 10.10.2014 nr. 1276 om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogner over 3 500 kg § 5.

Kapittel 8 Bestemmelser om tvisteløsning og klageinstans

§ 34 Tvisteløsningsorgan for tvister mellom operatører og AutoPASS-utstedere

Statens vegvesen skal, der en av partene krever det, mekle i saker mellom operatør og AutoPASS-utsteder der det er uenighet om inngåelse eller forståelse av utstederavtalen eller andre forhold som utledes av, eller har tilknytning til utstederavtalen.

Statens vegvesen kan be om relevante opplysninger fra operatøren, AutoPASS-utstederen og eventuelle andre som saken berører. Statens vegvesen skal innen 30 dager etter at anmodningen om å behandle saken ble mottatt, orientere partene dersom det ikke har mottatt dokumentene som er nødvendige for meklingen.

Med mindre det foreligger særlige grunner, skal Statens vegvesen uttale seg om tvisten senest seks måneder etter at anmodningen om å behandle saken ble mottatt.

§ 35 Klageinstans for brukerne

Brukeren kan påklage AutoPASS-utstederens krav på betaling og andre avgjørelser som gjelder inngåelsen av brukeravtalen eller andreavgjørelser i tilknytning til denne inn for Statens vegvesen. Bestemmelsene i forvaltningsloven kapittel VI om klage og omgjøring gjelder tilsvarende.

Klageretten etter første ledd gjelder ikke passasjerer som har rettigheter i medhold av forskrift 20. januar 2012 nr. 84 om klagenemnd for passasjertransport (transportklagenemndforskriften).

Kapittel 9. Avsluttende bestemmelser

§ 36 Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft dd.mm.åååå. Fra det samme tidspunktet oppheves forskrift 20.3.2015 nr. 230 om samvirkingsevnen mellom elektroniske trafikantbetalingssystemer i Europa.

§ 37 Overgangsbestemmelser

Departementet kan gi selskaper eller andre juridiske personer som ved forskriftens ikrafttredelse driver utstedervirksomhet tidsbegrenset dispensasjon fra kravene i forskriften kapittel 2, 3 og 4. Departementet kan fastsette vilkår for dispensasjonen. Dispensasjonen kan maksimalt gjelde i 18 måneder etter forskriftens ikrafttredelse og er et enkeltvedtak etter forvaltningslovens bestemmelser.

§ 38 Endring av forskriften

Departementet kan fastsette endringer i denne forskriften.

14 Forslag til endring av forskrift om finansforetak og finanskonsern

I forskrift 9. desember 2016 nr. 1502 om finansforetak og finanskonsern (finansforetaksforskriften) gjøres følgende endring:

Ny § 1-6 tilføyes og skal lyde:

§ 1-6 Unntak for AutoPASS-utstedere

AutoPASS-utstedere i henhold til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter kapittel 4 er unntatt kravet om konsesjon i finansforetaksloven § 2-9, jf. § 2-1.

Finansieringsvirksomheten etter første ledd skal være begrenset til å yte kreditt til AutoPASS-utstедers kunder for avtalepasseringer i henhold til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter § 6.

Foretak som driver finansieringsvirksomhet etter første ledd, pålegges opplysningsplikt overfor Finanstilsynet tilsvarende den som følger av lov 7. desember 1956 nr. 1 om tilsynet med finansforetak mv. § 3 annet ledd annet punktum og tredje ledd.

Finansforetaksloven § 3-7 gjelder så langt den passer for AutoPASS-utstedere som driver finansieringsvirksomhet etter første ledd.