

Etablering av eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet



Fylkesrådmennene, april 2016



Innholdsliste

Innholdsliste	2
0 Samandrag.....	3
1 Bakgrunn.....	4
2 Kort om bompengereforma	4
2.1 Nye selskap	4
2.2 Nytt avtaleverk	5
2.3 Frå rentekompensasjonsordning til rentetilskottsordning	5
2.4 Utskiljing av utstederrolla.....	5
2.5 Ny takst- og rabattstruktur	7
2.6 Statens vegvesen si rolle.....	8
3 Etablering av eit regionalt bompengeselskap	8
3.1 Geografisk avgrensing.....	8
3.2 Eigarskap.....	11
3.3 Driftskonsept.....	16
3.4 Økonomiske rammer	21
3.5 Frå utkastet til vedtekter	21
3.6 Framdrift og fusjonsplan	23
4 Tidlegare fylkespolitiske vedtak	24
5 Fylkesrådmennene sine merknader og tilråding	25

Etablering av eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet

0 Samandrag

Stortinget handsama 15.06.2015 Meld. St. 25 (2014-2015) «På rett vei – Reformar i vegsektoren»¹, som mellom anna omhandlar reformer i bompengesektoren. Stortinget slutta seg til regjeringa sitt forslag til reformer i bompengesektoren, kor det vert lagt opp til ein overgang til eit fåtal bompengeselskap. Fylkesrådmennene i den fastsette bompengeregionen har utarbeida eit felles saksgrunnlag for fylkespolitiske vedtak om etablering av eit bompengeselskap for Vestlandet og Sørlandet.

Fylkesrådmennene rår til at det vert etablert eit regionalt bompengeselskap, *Sørvest Vegfinans AS*, for bompengeregionen Sørlandet og Vestlandet heileigd av fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder. Fylkesrådmennene tilrår at kvar fylkeskommune har like stor eigardel.

Fylkesrådmennene legg til grunn at det regionale bomselskapet infusjonerer Agder Bomdrift AS som ei driftseining i selskapet. Denne driftseininga vidarefører noverande driftsoppgåver for eksisterande og framtidige bompengeprojekt i Agderfylka.

Fylkesrådmennene rår til at kvar fylkeskommune vel 1 styreprerentant. Fylkeskommunane står fritt til å fremja forslag til styremedlemmer, men det er viktig at styremedlemmene tilsaman dekkjer naudsynte kompetanseområde innanfor drift, innkreving, lån og kapitalforvaltning. Fylkesrådmennene vil derfor tilrå at det vert valt upolitiske styremedlemmer som ikkje er valde inn i fylkestinga. Upolitiske styremedlemmer vil gje større fleksibilitet og handlingsrom for eigarstyring i form av endringar i styresamansetnaden i valperioden. I tillegg vil ein ved eit upolitisk styre unngå habilitetsspørsmål ved handsaming av bompengesaker. Det er lagt opp til at fylkesordførarane utgjer generalforsamlinga og at fylkesrådmennene er valkomite.

Fylkesrådmennene rår til at det regionale bompengeselskapet på sikt vert organisert i ein rein prosjektmodell. Men i ein mellomfase kan eventuelt enkelte eksisterande selskap innlemmast i det regionale selskapet som datterselskap (hybridmodell).

Fylkesrådmennene ber om at fylkestinga sluttar seg til utkastet til vedtekter med føreslått aksjefordeling for Sørvest Vegfinans AS. Fram til stiftinga, kan det bli gjort mindre språklege justeringar i vedtektene.

Fylkesrådmennene ser det som naudsynt at Sørvest Vegfinans AS raskt kjem igang med å fusjonera inn bompengeselskapa og ber fylkestinget om å prioritera selskap/prosjekt frå dei respektive fylka for snarleg tilslutnad til det regionale bompengeselskapet.

Aktuelle milepælar for selskapet:

Milepælar/framdrift:	V16	H16	V17	H17
Administrative avklaringar				
Vedtak om etablering av selskapet				
Stifting av selskapet				
Eventuelt engasjera mellombels dagleg leiar				
Tilsetje dagleg leiar				
Rekruttering/kompetanseoppbygging/lokalitetar				
Starta fusjonsprosess/innlemming				
Utarbeida driftsstrategi				
Utskiljing,overføring av brikker/ event. etablering utstedarselskap				

1 Bakgrunn

Etter eit møte mellom samferdselsministeren og representantar for fylkeskommunane 24.2.2015, sendte Samferdselsdepartementet brev til fylkeskommunane 18.3.2015 med spørsmål om synspunkt på forslag om regionalisering av bompengeselskapa. På bakgrunn av dette, vart det på fylkesordførarnivå halde eit telefonmøte 9.4.2015 om etablering av eit regionalt bompengeselskap for fylka Aust- Agder, Vest- Agder, Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Hordaland fylkeskommune fekk då i oppdrag å leia arbeidet med å utarbeida eit utkast til saksgrunnlag for å førebu ei slik etablering.

Stortinget handsama 15.06.2015 Meld. St. 25 (2014-2015) «På rett vei – Reformar i vegsektoren», som mellom anna omhandlar reformer i bompengesektoren. Stortinget slutta seg til regjeringa sitt forslag til reformer i bompengesektoren, kor det vert lagt opp til ein overgang til eit fåtal bompengeselskap. Stortinget meiner at færre bompengeselskap kan bidra til auka profesjonalitet i sektoren av både innkrevinga og finansforvaltningaⁱⁱ. Samferdselsdepartementet har i brev frå 8.9.2015ⁱⁱⁱ fastsett regioninndeling og bedt om at fylkeskommunane samarbeider om å få på plass dei nye selskapa så snart som mogleg. Det er fastsett følgjande regioninndeling:

1. *Aust*: Vestfold, Oppland, Hedmark, Buskerud, Telemark, Akershus og Østfold
2. *Fjellinjen*: Oslo og Akershus
3. *Sør/vest*: Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder
4. *Midt*: Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag
5. *Nord*: Nordland, Troms og Finnmark

I brev frå Samferdselsdepartementet frå 29.10.2015^{iv} og i St.prp. Nr.1 (2015 – 2016) Tillegg 2^v er det gjort nærare greie for ein del premisser for gjennomføringa av reforma.

2 Kort om bompengereforma

Bompengereforma legg opp til at det vert etablert fem bompengeselskap som får ansvaret for innkrevinga av bompengar her i landet (sjå pkt. 2.1). Det er også lagt opp til ein ny og forenkla takst og rabattstruktur (sjå pkt.2.5). Utstederrolla (sjå pkt. 2.4) i bompengeselskapa skal skiljast ut organisatorisk frå bompengeselskapa - tentativt innan 1.1. 2017 - slik at det vert eit skilje mellom utsteder og operatør. Stortinget har også vedteke ei rentetilskottsordning for bompengelån (sjå pkt. 2.3)

2.1 Nye selskap

Det overordna målet med dei nye selskapa er, i følgje Meld. St. 25 (2014-2015),å:

«sørge for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkreving og gode finansieringsvilkår. Brukervennlighet skal også være sentralt. Det er en grunnleggende forutsetning for utformingen av de nye selskapene at det ikke skal forekomme kryssubsidiering mellom de ulike bompengeprojektene. Selskapene skal ikke ha økonomiske mål overfor eierne i form av krav til avkastning og utbytte. Det økonomiske målet er at selskapene skal gå i balanse.»

I perioden fram til ny organisering av bompengesektoren kjem på plass, kan bompengefinansieringa/-innkrevinga for nye prosjekt leggjast til eksisterande bompengeselskap, om fylkeskommunen er majoritetseigar i det aktuelle selskapet, jf. omtale i Prop. 32 S (2014–2015)^{vi}. I slike tilfelle må lokale styresmakter også forplikta seg til å leggja prosjekta inn under eit av dei nye selskapa.

Det er lagt opp til at fylkeskommunane skal eiga bompengeselskapa. Regjeringa viser til at:

«Staten kan som et utgangspunkt ikke etablere fylkeskommunalt eide selskap eller pålegge fylkeskommunen å etablere slike selskap uten at det enten forankres i lov eller følger av avtale. Regjeringen ønsker ikke å påtvinge fylkeskommunene ansvar for etablering og eierskap gjennom lov, verken av hensyn til en videre god prosess eller av hensyn til gjeldende tidsplan.»

2.2 Nytt avtaleverk

Selskapet må også ha bompengavtale med Statens vegvesen for å kunne driva med bompengeinncrevning. Vegdirektoratet har fått i oppdrag frå Samferdselsdepartementet å utarbeida eit forslag til nye bompengavtalar. Det vil bli laga ein hovudavtale som fastset vilkåra for å driva bompengeinncrevning. I tillegg vil det koma prosjektavtalar som fastset rammene for dei enkelte bompengeprojekta, opplyste Vegdirektoratet i møte med fylkeskommunane 27.11.2015. Prosjektavtalane vil regulera takstar, innkrevjingsperiode for det enkelte bompengeanlegget, og kor mykje midlar selskapet skal stilla til disposisjon frå den aktuelle innkrevjingsordninga. Endeleg avtaleopplegg vert avgjort av Samferdselsdepartementet.

2.3 Frå rentekompensasjonsordning til rentetilskottsordning

Ei rentekompensasjonsordning var meint som eit statleg bidrag til reduserte bompengeutgifter gjennom høgare rabattar, lågare bompengetakstar og/eller kortare bompengeperiode. Rentekompensasjonsordninga skulle brukast som eit insentiv for å sikra gjennomføring av bompengereforma. Frå Meld. St. 25 (2014-2015):

«Alle bompengeprojekt som etableres etter at ny selskapsstruktur er på plass, og som er i ett av de nye regionale selskapene, vil få rentekompensasjon. Eksisterende bompengeprojekt vil få rentekompensasjon dersom de slutter seg til et av de nye selskapene.»

Kompensasjonen skulle bli gitt som eit årleg tilskott til dei aktuelle prosjekta i inntil 15 år. Det vart foreslått eigne prinsipp som gjeld særskilt for bypakkar. I bypakkar skulle rentekompensasjonsordninga også kunne nyttast til å legge til rette for attraktive alternativ til privatbil eller til å redusere takstane på gitte tider av døgnet når det er god framkome.

Stortinget bad 3.12.2015^{vii} regjeringa om å omdanna rentekompensasjonsordninga til ei rentetilskottsordning:

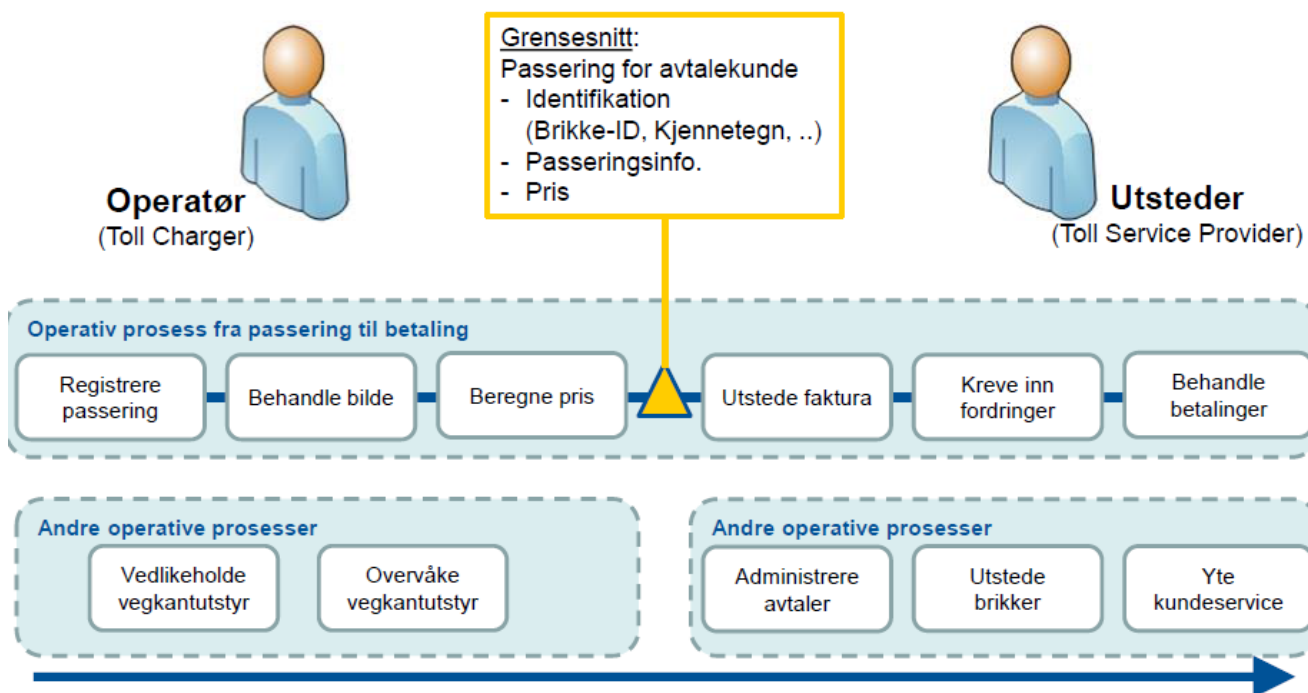
«Stortinget ber regjeringen omdanne rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper for 2016 til en rentetilskuddsordning til de prosjektene som har vært gjennom lokalpolitisk behandling og/eller stortingsbehandling etter Prop. 119 S (2013–2014) om bl.a. overgangsordning for rentekompensasjonsordningen. Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprojekter inngår i vurderingen. Rentetilskuddsordningen vil for 2016 dermed gjelde for prosjekter som er fremlagt for Stortinget fra Prop. 119S (2013-2014) til 21.11.15. Nye bompengeproposisjoner må baseres på vurdering ovenfor.»

Prop 119S (2013 – 2024) vart lagt fram for Stortinget 6.juni 2014. I bomregionen sør-vest, er det berre Førdepakken og E39 Svegatjørn –Rådal som er handsama av Stortinget i perioden 6.6.2014 til 21.11.2015,og som dermed vil kunna få rentetilskott for 2016. Tidlegare vedtekne prosjekt vil ikkje få rentetilskott i 2016.

2.4 Utskiljing av utstedarrolla

Per i dag er bompengeselskapa både operatør, utstedar og finansieringsselskap. Skiljet mellom utstedar og operatør har Eriksrød Consulting^{viii} illustrert slik:

Grensesnitt Operatør – Utsteder: Avtalekunder



Operatør har ansvaret for

- Tilby å bruka ein vegstrekning (vert gjort av stat, kommune og fylkeskommune)
- Tilby eit bompengesystem (her har SVV ansvaret per i dag, men det kan bli endringer)
- Driva bomstasjonen
- Berekna fakturagrunnlaget
- Krevje inn betaling for brukarar som ikkje har AutoPass brikke
- Handheva og overvaka prinsippa for bompengesystema
- Informera brukaren om bompengesystemet ved bruk

Utstedar har ansvaret for å:

- Inngå Autopass avtale med brukarar
- Krevje inn betaling frå brukaren
- Betala operatør for registrerte passeringar
- Krevje inn utstedargodtgjersla
- Handtera kunderelasjonar

Samferdselsdepartementet legg til grunn at rolla som brikkeutstedar skal reindyrkast gjennom å skilja utstedarfunksjonen frå bompengeselskapet. Med utskilling av utstedarfunksjonen, er det meint at denne aktiviteten vert eit sjølvstendig selskap med eigen økonomi og egne tilsette. Samferdselsdepartementets skriv i brevet frå 29.10.2015:

«Når utstederrollen skal skilles ut, må dette også skje ved opprettelse av egen juridisk enhet (eget AS) som ikke eies av det regionale bompengeselskapet. Et utskilt utstederselskap skal således være organisert utenfor det regionale bompengeselskapet. Utstederselskapet kan heller ikke være organisert innen samme konsern som det regionale bompengeselskapet, så som ved at det regionale bompengeselskapet og utstederselskapet eies av samme morselskap («holdingselskap».)»

Hovudformålet med utskiljinga av utstedarfunksjonen, er å reindyrka rolla som brikkeutstedar med sikte på ei brukarvenleg, effektiv og sikker betalingsløyising med bompengebrikke. Frå St.meld. 25:

«Et skille mellom operatør og utsteder vil gi økt brukervennlighet i form av at brikkeavtalen er uavhengig av innkrevningstiden for det enkelte bompengeprojekt. Et skille er dessuten hensiktsmessig for å kunne legge til rette for utvidet bruksområde for bompengebrikken. Færre brikkeutstedere enn i dag vil også være kostnadsbesparende med tanke på behovet for tilpasninger i sentralsystemet.

En utskilling forventes å gi økt kundevennlighet, bl.a. gjennom å legge til rette for utvikling av løsninger tilpasset ulike brukeres behov. Videre vil en utskillelse av utstederrollen gi et bedre grunnlag for å kunne måle effektivitet ved bompenginnkrevningen, bl.a. gjennom å synliggjøre på en bedre måte enn i dag hva brikkepasseringer koster å kreve inn.»

I bomregionen kan det opprettast eit regionalt utstedarselskap med same eigarar som i det regionale bompengeselskapet. Det kan også opprettast interregionale utstedarselskap. Fylkeskommunane kan også la vera å etablere eller å vera eigarar i utstederselskap.

For å sikra at alle innbygarane i bomregionen vert tilbydd brikke, kan det bli aktuelt å etablere eit regionalt utstedarselskap. Men det er uvisst korleis marknaden vert for brikkeutstedarselskapa. Å utførda brikker tilhører ikkje den fylkeskommunal kjerneverksemda. Det er økonomisk risiko knytt til drifta av eit slikt selskap.

Utskiljinga av utstedarfunksjonen må ikkje gjerast i 2016. Frå St.prp.1 (2015 -2016) Tillegg 2:

«Hvorvidt utstedarfunksjonen overføres til det regionale bompengeselskapet eller legges til et eget utstederselskap på kort sikt / når eksisterende bompengeprojekt overføres til de nye regionale bompengeselskapene, overlates til eierne å avgjøre. I et litt lengre perspektiv – tentativt innen 1.1.2017 – legger Samferdselsdepartementet til grunn at utstedarfunksjonen ivaretas av egne utstederselskaper som er uavhengig av regionalt bompengeselskap»

2.5 Ny takst- og rabattstruktur

Ut frå målet om å redusere driftskostnadane for bompengeselskapa og for å gjera bompengesystemet meir brukarvenleg, har regjeringa gjennomgått dagens takst- og rabattsystem. Ved handsaminga av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal Transportplan 2014–2023 vart det varsla ein overgang til flat rabatt på 10 pst. for lette køyretøy. For å stimulera til at enno fleire vel å bruka bombrikker, vil brikkerabatten no bli 20% for lette køyretøy. Brikkerabatten fell vekk for tunge køyretøy (desse har obligatorisk brikke). Den nye takst- og rabattstrukturen vart fremja i St.prp.1 (2015 -2016) Tillegg 2. Ein legg no opp til:

- Tilleggsavtaler for å oppnå lokal rabatt blir avvikla.
- Takstgruppene vert endra slik at personbilar i kjøretøykategori M1 i Autosys vert lagt til takstgruppe 1 (dvs.at bular og også store personbilar (over 3500 kg) no skal betale personbiltakst).
- Rabatt på 20% for køyretøy i takstgruppe 1 som er utstyrt med elektronisk brikke. Rabatten kan kombinerast med passeringstak og timesregel.
- I nye prosjekt er det berre rabattane som det er vist til i tredje kulepunkt ovanfor, som kan nyttast. Tunge køyretøy vil ikkje få rabatt.
- For igangsette prosjekt krev omlegginga lokalpolitisk tilslutnad.
- Omlegginga skal ikkje innebera ei kostnadsovervelting frå lette til tunge køyretøy.
- Omlegginga til nytt takst- og rabattsystem skal gjennomførast utan å auka den statlege delen i finansieringa av bompengeprojekta.
- For igangsette prosjekt vil omlegginga bli sett i samanheng med gjennomføringa av ny organisering av sektoren og overgang til fem regionale bompengeselskap.

Utgangspunktet for omlegginga er at det er dei same inntektene som skal inn i kvart enkelt prosjekt, uavhengig av rabattstruktur og at ingen gruppe og/eller bransje skal koma vesentleg dårlegere ut enn i dag. I samband med handsaminga av proposisjonen i transportkomiteen i Stortinget, oppfordra fleirtalet « *lokalt til en harmonisering av takster, rabatter og fritak også i de prosjekter der innkrevningen allerede er startet opp.*»^{ix}

Regjeringa legg til grunn at samla inntekter frå takstgruppe 1 og 2 vil vera dei same som før omlegginga. Endra rabattsystem vil dermed berre innebera ei omfordeling innanfor kvar av takstgruppene. I praksis betyr dette at takstforholdet mellom tunge og lette kjøretøy vil kunne variera frå prosjekt til prosjekt. Statens vegvesen har fått i oppgåve å implementera nye takstgrupper så snart som mogleg frå 2016.

2.6 Statens vegvesen si rolle

Statens vegvesen har i dag tre roller i bompengesystemet:

- Premissgjevar på vegne av staten (gjev rammevilkår, utarbeidar proposisjonar og er avtalepart)
- Fører tilsyn med bompengeselskapa (måler, kontrollerer og følgjer opp bompengeavtalane)
- Utøvande rolle ved å kjøpa inn og å gjera innkrevingsutstyret (brikke, vegkant og sentralsystem) tilgjengeleg, inngår rammeavtalar og driftar AutoPASS- formidlingsentralen.

I Meld. St. 25 (2014-2015) vart det varsla ein gjennomgang av Statens vegvesen si rolle i bompengeinnkrevinga. Statens vegvesen si framtidige rolle i bompengesystemet er enno ikkje endeleg avklara, men Vegdirektoratet ser for seg at Statens vegvesen vil få færre oppgåver enn i dag knytt til den utøvande rolla. Bompengeselskapa kan få ansvaret for val og kjøp av innkrevingsutstyr.

I St.prp.1 (2015 -2016) Tillegg 2 legg regjeringa til grunn at Statens vegvesen framleis skal sørge for samvirkingsevne (interoperabilitet) i bompengeinnkrevinga og setja rammer og krav som utstedarselskapa og bompengeselskapa må oppfylle. Dette omfattar også krav til informasjonstryggleik og handtering av personopplysningar.

Statens vegvesen kan også få i oppgåve å definera nøkkelindikatorar og å gjera benchmarking av dei regionale bompengeselskapa.

3 Etablering av eit regionalt bompengeselskap

3.1 Geografisk avgrensing

Det nye bompengeselskapet sitt geografiske verkeområde er avgrensa til fylka Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder. Det er stor variasjon mellom fylka på Sørlandet og Vestlandet når det gjeld talet på bompengeprojekt og storleiken på desse:

Sogn og Fjordane har per i dag inga bompengeinnkreving. Førdepakken vart godkjent i Stortinget 18.6.2015, Prop. 137 S (2014–2015), og innkrevinga vil starta opp i oktober 2016.

I Hordaland er det per i dag 11 bompengeselskap organisert som aksjeselskap. I tillegg kjem tre bompengeprojekt kor økonomi –og organisasjonsavdelinga i Hordaland fylkeskommune fungerer som bompengeselskap. Søknad for Nordhordlandspakken er oversendt til Vegdirektoratet for vidare handsaming. Stortinget godkjente i samband med handsaminga av St prp. nr.1 (2015 – 2016) forslaget om å tidsdifferensiera bompengetakstane i bomringen i Bergen. Det vert også arbeidd med prinsippa for ein bompengesøknad for Sotrasambandet.

I Rogaland er det per i dag 6 bompengeselskap organisert som aksjeselskap inklusive Haugalandspakken, som er fylkesoverskridande til Hordaland. Bompengesøknad for Rogfast og Bypakke Nord - Jæren er oversendt Vegdirektoratet for vidare handsaming .Det er også planar om å delfinansiera utbygging av E39 mellom Søgne og Ålgård med bompengar.

I Vest Agder er det for tida to bompengepakkar – Listerpakken og Bomringen i Kristiansand (Samferdselspakke for Kristiansandsregionen). I Aust Agder er det innkreving i Aust Agder pakka på E18 (Kviksdalen, Inntjore og Østerholtheia). Frå 2018 kjem det eit nytt prosjekt inn i pakken – E18 Tvedestrand - Arendal.

Bompengprosjekt	Bompengeselskap	Eigarstruktur	Driftsselskap	Nedbetalt
Sogn og Fjordane				
Førdepakken	Førdepakken Bompengeselskap AS	Førde kommune 100%	Ikkje avklara enno	2028
Hordaland				
Stordalstunnelen	HFK	HFK (Økonomiavdelinga)	BT Signaal AS	2028
Stord Vestside	HFK	HFK (Økonomiavdelinga)	Fjord1 (på ferja Halhjem - Sandvikvåg)	2016
Årsnes ferjekai	HFK	HFK (Økonomiavdelinga)	Norled (på ferja Årsnes - Gjermundshamn)	2025
Folgefonntunnelen	Folgefonntunnelen AS	Odda kommune 240 aksjar (48%),Kvinnherad kommune 240 aksjar (48%), Jondal kommune 20 aksjar (4%)	BT Signaal AS	2016
Bergensområdet	Bergen Bompengeselskap AS	HFK 100%	BT Signaal AS	2025
Hardangerbrua	Hardangerbrua AS	HFK 8 aksjar (53,3%), 7 kommunar har 1 aksje kvar	Trøndelag Bomveiselskap AS	2027
Austevollsbrua	AS Austevoll Bruselskap	HFK 1020 aksjar (51%), Austevoll kommune 980 aksjar (49%)	Fosen Namsos (ferja Hufthamar - Krokeide og Husavik - Sandvikvåg)	2020
Jondalstunnelen	Jondalstunnelen AS	HFK 52 aksjar (52%), Kommunane Kvam, Jondal, Kvinnherad og Odda har 12 aksjar kvar.	BT Signaal AS	2026
Halsnøysambandet	Fastlandssamband Halsnøy AS	HFK 100 aksjar (52,63%), Kvinnherad kommune 50 aksjar, andre 40 aksjar	BT Signaal AS	2022
Vossapakken	Voss og Omland Bompengeselskap AS	HFK 40 aksjar, kommunane Granvin, Voss og Vik 10 aksjar kvar	BT Signaal AS	2025
Kvamppakken	Kvam Bompengeselskap AS	HFK 16 aksjar (53,33%), Kvam herad 14 aksjar (46,66%)	BT Signaal AS	2025
Bergen - Os (ikkje påbegynt)	Bergen- Os Bompengeselskap AS	HFK 52 aksjar (52%), Os kommune 24 aksjar, Bergen kommune 24 aksjar	-	2038
Bømlopakken	Bømlø Vegselskap AS	HFK 53,33 % , Bømlø kommune 46,66% av aksjane	Trøndelag Bomveiselskap AS	2027
Askøypakken	Askøy Bompengeselskap AS	HFK 180 aksjar, Askøy kommune 120 aksjar	BT Signaal AS	2028
<i>Haukelitunnelane</i>	<i>Odda Vegfinans AS</i>	<i>HFK 130 aksjar, 12 kommunar har 10 aksjar kvar : Odda, Tokke, Vinje, Kviteseid, Ullensvang, Etne, Vindafjord, Haugesund, Tysvær, Seljord,</i>	-	

		<i>Kvinnherad og Jondal.</i>		
<i>Sotrasambandet</i>	-	-	-	
<i>Nordhordlandspakken</i>	<i>Nordhordlandspakken AS</i>	<i>HFK 40 aksjar, Regionrådet 40 aksjar, Bergen kommune 20 aksjar</i>	-	

Rogaland

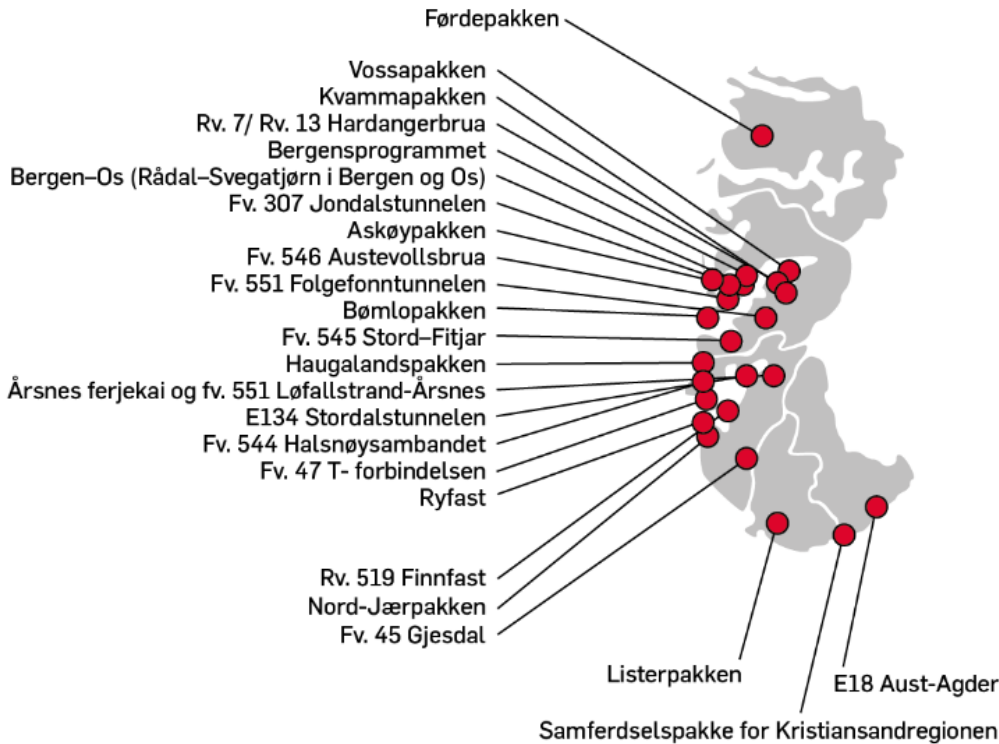
Haugalandspakken	Haugalandspakken AS	Kommunane Haugesund, Sveio, Tysvær, Vindafjord, Bokn, Etne, Karmøy og Rog.FK - 40 aksjar kvar (12,5%)	BT Signaal AS	2023
Finnfast	Bompengeselskapet Finnfast AS	Kommunane Finnøy, Rennesøy og Rog.FK- 80 aksjar kvar (33,33%)	BT Signaal AS	2020?
Fv45 Gjesdal	Gjesdal Bompengeselskap AS	Gjesdal kommune 140 aksjar, Forsand kommune 30 aksjar, Rog FK 30 aksjar.	BT Signaal AS	2024
Bomringen på Nord Jæren/Bypakke nord Jæren	Nord-Jæren Bompengeselskap AS	Kommunane Sandnes, Sola, Randaberg, Klepp, Stavanger og Rog.FK - 40 aksjar kvar (16,67%)	Trøndelag Bomveiselskap AS	2032
T- forbindelsen	Haugaland Bompengeselskap AS	Kommunane Haugesund, Tysvær og Karmøy 35 aksjar kvar (33,33%)	BT Signaal AS	2028
Ryfast	Ryfast AS	Rog.FK 400 aksjar, Stavanger kommune 200 aksjar og Strand kommune 100 aksjar	-	2039
<i>Rogfast</i>	<i>Rogfast AS</i>	<i>Rog.FK 500 aksjar (100%)</i>	-	
<i>E39 Søgne - Algård</i>	-	-	-	

Vest Agder

Bomringen i Kristiansand/Samferdselspakke Kristiansandområdet fase 1	Nye Kristiansand Bompengeselskap AS	Vest A.FK 500 aksjar (50%), Kristiansand kommune 500 aksjar (50%)	Agder Bomdrift AS	2017
Listerpakken	Lister Bompengeselskap AS	Vest A. 6 aksjar (60%), kommunane Flekkefjord 1 (10%), Lyngdal 1 (10%), Farsund 1 (10%) og Kvinesdal 1 (10%)	Agder Bomdrift AS	2018

Aust Agder

Aust Agder pakka/E18	Aust Agder Vegfinans AS	Aust Agder FK 100%	Agder Bomdrift AS	2019
----------------------	-------------------------	--------------------	-------------------	------



3.2 Eigarskap

Eigarskap er her vurdert i høve til selskapsform, selskapsmodell og garantiar.

3.2.1 Selskapsform

Eit bompengeselskap kan organiserast på fleire måtar. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet ser det som ein fordel at bompengeselskap vert organisert som aksjeselskap eller andelslag, slik at selskapa får ei mest mogleg lik selskapsform. Er bompengeselskapet organisert som eit aksjeselskap, skal vedtektene i følgje aksjelova § 2-2 (L1-4), innehalda:

1. Selskapet sitt firmanamn
2. Namnet på kommunen kor selskapet har forretningskontoret sitt
3. Føremålet til selskapet
4. Aksjekapitalen
5. Pålydande på aksjane (nominelle beløp)
6. Talet eller lågaste og høgaste talet på styremedlemmer
7. Kva saker som skal handsamast på ordinære generalforsamlingar.

I gjeldande mal for bompengeavtalen, punkt 6.1.b, er det eit krav at selskapet skal vera majoritetseigd av fylkeskommune/kommunar og at styrerepresentantar som utgår frå desse utgjer fleirtalet i styret.

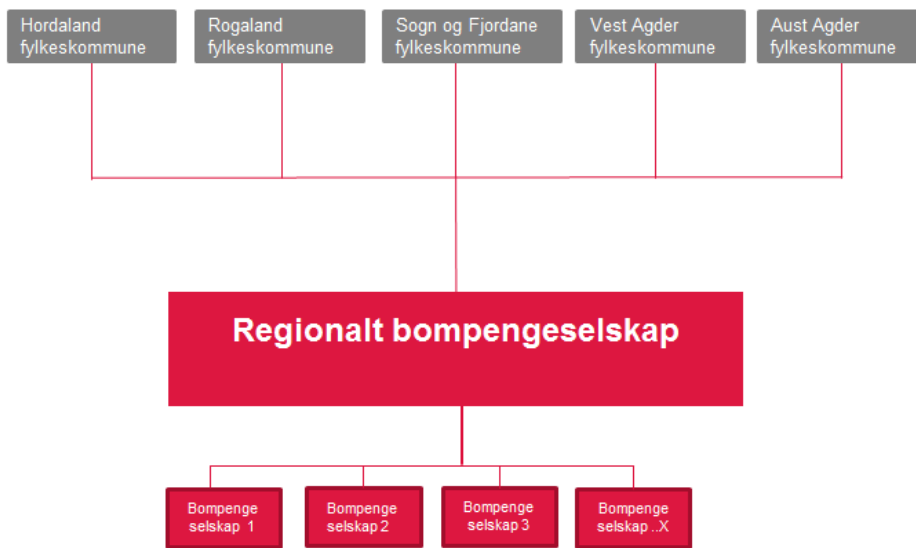
3.2.2 Selskapsmodell

Eit regionalt bompengeselskap kan organiserast etter konsernmodellen, prosjektmodellen eller som ein hybrid av desse modellane.

Konsernmodellen

Modellen inneber ei vidareføring av eitt selskap per bompengeprojekt, men i tillegg vert det oppretta eit regionalt morselskap. I konsernmodellen er det nye selskapet morselskap og dei eksisterande selskapa er underselskap/datterselskap. Morselskapet har "bestemmende innflytelse" over eit datterselskap. Vilåret for «bestemmende innflytelse» er anten at morselskapet har kontroll over stemmefleirtalet (meir enn 50%) på datterselskapet si generalforsamling eller kontroll over fleirtalet i styret i datterselskapet.

Konsernmodell med fylkeskommunane som eigarar av morselskapet:



Prosjektmodellen

I prosjektmodellen vert eksisterande bompengeselskap fusjonert inn i det regionale selskapet og framtidige bompengeprojekt vert lagt inn som egne rekneskapsprosjekt i selskapet.

Prosjektmodell med fylkeskommunane som eigarar av det regionale bompengeselskapet:



Hybridmodellen

Det er også mogleg å oppretta eit regionalt bompengeselskap som eit morselskap, der alle dei eksisterande bompengeselskapa vert døtrer til innkrevjinga er ferdig, medan nye bompengeprojekt vert lagt direkte til morselskapet som prosjekt. Etter kvart «dør» døtrene. Då kan det regionale bompengeselskapet gå frå å vera organisert etter konsernmodellen til å vera organisert etter prosjektmodellen.

Hybridmodell med fylkeskommunane som eigarar av det regionale bompengeselskapet. Det regionale bompengeselskapet eig dei eksisterande bompengeselskapa som ikkje er blitt innfusjonerte



Vurdering av dei ulike selskapsmodellane

Det kan vera skilnader mellom modellane i høve til administrasjonskostnader, fare for kryssubsidiering og i handteringa av økonomisk risiko i høve til garantiansvaret (sjå. også pkt.3.2.3).

I samband med at det for eit par år sidan var aktuelt å etablere eit regionalt bompengeselskap for Hordaland, vurderte PwC på oppdrag for Hordaland fylkeskommune fordelar og ulemper med dei selskapsmodellane^x.

I konsernmodellen er det liten fare for kryssubsidiering mellom selskapa i konsernet, bortsett frå ved mogleg forfordeling av kostnader i morselskapet. Ei videreføring av dagens selskapsstruktur krev færre organisatoriske grep, og det vert ikkje behov for tilpasning i sentralsystemet eller i rekneskapa. Konsernmodellen vil gje større grad av ansvarsbegrensning ved konkurs i underliggende selskap. Mange dotterselskap kan medføra meirbyråkrati og auka administrasjonskostnader (styrehonorar, rekneskap- og revisjonsutgifter m.m.). For å bøta på dette, kan ein leggja opp til gjennomgåande styrerepresentasjon, dvs. same styre i alle selskap og sams administrasjon.

Prosjektmodellen gjev færre selskap som kan gje redusert byråkrati og kostnader ved færre selskapsstyre, daglege leiarar, rekneskapsførarar og revisorar. Forenkla selskapsstruktur og færre selskap samsvarar med målsetjinga for bompengereforma. Ei ulempe med prosjektmodellen er at det er større behov for organisatoriske grep ved nedlegging/fusjon og omdanning av dagens selskap i ein prosjektmodell enn i ein konsernmodell.

Ein hybridmodell vil ha både fordelar og ulemper frå dei to modellane ovanfor. Organisering etter ein hybridmodell kan vera aktuelt i ein mellomfase kor eksisterande selskap vert tilslutta som dotterselskap, medan nye bompengeprojekt vert lagt inn som eigne rekneskapsprosjekt direkte i morselskapet. Hybridmodellen er særleg aktuell for bompengeprojekt med svært kort attståande levetid, men der ein likevel ønskjer å knytta prosjektet til det regionale selskapet.

Advokatfirmaet Thommessen AS har i eit notat til Hordaland fylkeskommune frå 15.9.2015 vurdert prosjektmodellen og konsernmodellen i høve til kryssubsidiering og økonomisk risiko og konkludert med at:

«Etter vår vurdering er det marginale forskjeller mellom de to modellene for så vidt gjelder risikoen for at det skjer «kryssubsidiering» gjennom kostnadsallokering knyttet til drift eller kreditorpågang ved underdekning i et bompengeprojekt. Det vil imidlertid være noe større formell risiko for kreditorbeslag på tvers av bompengeprojektene ved en prosjektmodell»

PwC har i notat frå 5.10.2015 konkludert med at det ikkje er så stor skilnad på den økonomiske risikoen i dei to modellane:

«Prosjektmodellen innebærer en større prosess i etableringsfasen enn Konsernmodellen. Videre innebærer

Prosjektmodellen teoretisk risiko for kryssubsidiering i en situasjon hvor en hendelse knyttet til ett spesifikt prosjekt medfører betydelige finansielle tap / belastninger for selskapet som helhet.

PwC mener likevel at disse risikoelementene i den store sammenhengen er teoretiske, ettersom samtlige Bompengeprojekter skal nedbetales over tid ved hjelp av bompenginntekter. Det kan oppstå situasjoner der et prosjekt går med underskudd periodevis, men dette vil da måtte avhjelpest ved avgiftsøkning eller lengre nedbetalingstid. Eventuelle underskudd som ikke kan dekkes på denne måten vil uansett måtte dekkes av fylkeskommunen eller staten i siste instans.

PwC mener at man ved hjelp av gode interne retningslinjer og økonomistyring av hvert enkelt prosjekt vil kunne oppnå betryggende kontroll og forhindre kryssubsidiering.

På denne bakgrunn mener PwC fortsatt, som omtalt i 2014-rapporten, at selve formålet med opprettelse av det nye regionale bompengeselskapet best nås gjennom prosjektmodellen, fordi både kostnader og kompleksitet kan reduseres maksimalt.»

Konklusjon: Fylkesrådmennene mener at det er marginale skilnader mellom modellene i høve til risiko for at bompengeprojekta kryssubsidierer einannan. Men prosjektmodellen har eit fortrinn i høve dei statlege ambisjonane i bompengereforma om færre selskap og styre. Fylkesrådmennene rår til at det regionale bompengeselskapet på sikt vert organisert i ein rein prosjektmodell. Men i ein mellomfase kan eventuelt enkelte eksisterande selskap innlemmast i det regionale selskapet som dotterselskap (hybridmodell).

3.2.3 Garantiar

Det er vanleg at fylkeskommunane garanterer for bompengeselskapa sine lån, noko fylgjande oversikt viser:

Garantiar i heile 1000	Garantibeløp	Lånesaldo	Garantien går ut
Frå Sogn og Fjordane fylkeskommune til:			
Førdepakken	600 000		2027
Totalt garantibeløp / lånesaldo	600 000	0	
Frå Hordaland fylkeskommune til:			
Fastlandssamband Halsnøy as	188 810	188 810	2023
Austevoll Bruselskap AS	230 000	151 000	2024
Osterøy Bruselskap A/S	360 000	13 822	2015
Hardangerbrua AS	1 750 000	1 600 000	2029
Jondalstunnelen A/S	125 000	66 200	2025
Voss og omland bompengeselskap AS	780 000	710 000	2030
Kvam bompengeselskap AS	370 000	281 000	2029
Bømlo Vegselskap AS	350 000	350 000	2026
Bergen bompengeselskap AS	5 800 000	5 000 000	2027
Askøy Bompengeselskap AS	1 100 000		2030
Bergen-Os Bompengeselskap as	3 500 000		2038
Totalt garantibeløp / lånesaldo	14 553 810	8 360 832	
Frå Rogaland fylkeskommune til:			
Ryfast AS	4 200 000		2039
Finnfast AS	550 000		2030
Haugalandspakken AS	210 000		2025

Totalt garantibeløp / lånesaldo	4 960 000	0	
Frå Vest Agder fylkeskommune til:			
Samferdselspakke Kristiansand - fase 1	275 000	90 000	2016
Listerpakken	400 000	135 000	2018
Totalt garantibeløp / lånesaldo	675 000	225 000	
Frå Aust Agder fylkeskommune			
Aust Agderpakka E18 (OPS prosjekt)	776 522	0	2021
-Tvedestrand – Arendal (2018), opplån 2015:	300 000	0	
Totalt garantibeløp / lånesaldo	1 076 522		

I bompengereforma er det førebels ikkje lagt opp til endringar i garantiansvaret. Kvar fylkeskommune må derfor framleis vera budd på å kunna innfri garantiane. Men når garantiane ikkje dekkjer alle forpliktingane, kan det då vera ein risiko for at kreditor kan søka dekning i aktiva frå andre bompengeprojekt i selskapet? Og tilseier ulikt garantiomfang at fylkeskommunane har ulike styringsbehov over selskapet? Bør dette i så fall avspeglast i aksjefordelinga mellom fylkeskommunane?

Advokatfirmaet Thommessen har i notatet frå 15.9.2015 sett på garantiansvaret i konsernmodellen og prosjektmodellen (sjå også pkt. 3.2.2 ovanfor).

I høve til konsernmodellen skriv Thommessen mellom anna at:

«Eventuell underdekning i et enkelte prosjekt vil ikke gi kreditorene anledning til å kreve dekning i inntekter eller andre aktiva fra noen av søsterselskapene (dvs fra bompengeprojekt i samme fylke eller andre fylker). Det vil heller ikke være anledning til å kreve dekning i morselskapets midler. Det regionale bompengeselskapets økonomiske risiko er begrenset til innskutt aksjekapital i de underliggende datterselskapene. Som Statens Vegvesen fremhever i brevet til Samferdselsdepartementet av 27. august 2013, kan man som en teoretisk mulighet tenke seg underdekning i morselskapet. En slik underdekning må eventuelt oppstå som følge av akkumulerte driftsunderskudd, idet selskapet ikke vil være låntaker eller ansvarlig for noen av bompengeselskapene lånegjeld. Dette fremstår derfor som en fjern og teoretisk mulighet. Dersom denne situasjon skulle oppstå vil aksjonærens (fylkeskommunenes) ansvar være begrenset til innskutt aksjekapital.»

I høve til prosjektmodellen skriv Thommessen mellom anna at:

«Dersom det i ytterste konsekvens skulle oppstå mislighold vil långiver kalle på garantien (selvskyldnerkausjon) og få innfridd sitt krav fullt ut. Det blir derfor lite aktuelt å søke dekning i andre aktiva i det regionale bompengeselskapet. Risikoen for at aktiva tilhørende andre bompengeprojekter vil derfor i praksis være svært begrenset. Fylkeskommunen som innfrir sitt garantiansvar vil imidlertid samtidig tre inn i kreditorposisjonen. I tillegg til å være deleier i bompengeselskapet vil den fylkeskommune som har fått økonomiske problemer i "sitt" bompengeprojekt derfor også bli en betydelig kreditor i selskapet etter å ha innfridd garantiansvaret. Dette kan selvsagt gi en faktisk makt og innflytelse over hvilke disposisjoner som skal tas i det regionale bompengeselskapet, men det er det ikke foranledning til å omtale nærmere her.

Det må antas at det er lite sannsynlig at en av de store finansielle långiverne med sikkerhet i offentlige garantier skulle ha behov for eller se seg tjent med å begjære konkursåpning i et regionalt bompengeselskap. Det er også vanskelig å tenke seg at en enkeltstående kreditor skulle kunne komme i en slik posisjon. Enkeltstående kreditorer vil i praksis ikke ha større krav enn at bompengeselskapet og/eller dets aksjonærer vil kunne håndtere dette.

Så langt vi kan se vil risikoen for at det skal oppstå en situasjon hvor midler fra et prosjekt kan bli forsøkt anvendt til dekning av krav i annet prosjekt begrenset til de tilfeller hvor (i) eksterne lån ikke fullt ut er dekket ved offentlige garantier og (ii) hvor det foreligger overskuddslikviditet i annet prosjekt på dekningsstidspunktet. Hvor stor den reelle risikoen er kan vi vanskelig vurdere, men den fremstår primært å være av teoretisk karakter.»

I garantivedtaket kan fylkestinget ha føresett at fylkeskommunen skulle ha fleirtal i det aktuelle bompengeselskapet. I eit regionalt bompengeselskap har ikkje ein enkelt fylkeskommune fleirtal. Det kan derfor bli naudsynt at fylkestinga må fornya garantivedtaka. Dette må sjekkas ut i høve til kvart enkelt prosjekt. Det må også undersøkast om stortingsvedtaka om løyve til bompengefinansiering byggjer på bestemte føresetnader om eigarskap.

Konklusjon: Ut frå vurderinga ovanfor, synest det å vera låg risiko for at aktiva tilhøyrande eit bompengeprojekt vil bli nytta til dekking i eit anna bompengeprojekt både i konsernmodellen og i prosjektmodellen. Det er derfor liten grunn for at garantiomfanget aleine skulle tilseia at fylkeskommunane har ulike styringsbehov som bør tilseia ulik aksjefordeling mellom fylkeskommunane (sjå også 3.5.4).

3.3 Driftskonsept

Bompengeprojekta kan driftast i eigenregi eller konkurranseutsetjast. I Rogaland og Hordaland er drifta av bomstasjonane konkurranseutsett. Driftinga omfattar per i dag det praktiske arbeidet knytt til bompengeselskapa si rolle som operatør og utsteder. Mykje av det praktiske arbeidet knytt til utstederrolla er tett knytt saman med operatørarbeidet både operasjonelt og systemmessig. Det er uvisst kor stor del av driftsavtalen som gjeld praktisk drifting i høve til operatørrolla og praktisk drifting i høve til utstederrolla. «Innomhusdriftsmiljøa» held no på med å rekna på det. Det ser ut til at utstederarbeidet i snitt utgjer 60 % av driftsavtalen, når bemanning er rekna inn.

3.3.1 Status per i dag

Bompengerekkeringa i regionen vert i dag drifta av selskapa Trøndelag Bomveiselskap AS, BT Signaal AS og Agder Bomdrift AS, samt av ferjeoperatørar på samband i Hordaland.

Trøndelag Bomveiselskap AS.

Vegamot drifta 4 bompengeprojekt i Hordaland og Rogaland. Men i samband med at Vegamot AS og Trøndelag Bomveiselskap AS fusjonerte 1.10.2014, uttalte Samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet 14.09.2014 at:

«Bompengeselskaper kan i tråd med bompengeavtalen drifte i egenregi. Vegamot AS har løpende driftskontrakter med flere bompengeselskaper. Disse må etter departementets vurdering fullføres innenfor det fusjonerte selskapet, i tråd med aksjelovens bestemmelser. Det må derfor gis dispensasjon fra bompengeavtalens punkt 6e.»

Samferdselsdepartementet skreiv følgjande i høve til å drifta for bompengeselskap utover dei som Vegamot AS alt har kontrakt med:

«Det fusjonerte selskapet har ikke anledning til å påta seg denne driftsoppgaven, jamfør bompengeavtalen.»

Trøndelag Bomveiselskap AS vil derfor ikkje kunna inngå nye driftsavtalar på Sørlandet og Vestlandet, men vidarefører driftinga av følgjande selskap ut kontraktperioden:

Anlegg	Avtale til	Seinast avslutta	Kriteria for avrop opsjon
Bømlopakken	30.04.2017	30.04.2018	Rett til å forlenga
Bypakke Nord Jæren	01.06.2015	01.06.2017	Einsidig frå oppdragsgjevar
Hardangerbrua	01.08.2016	01.08.2017	Rett til å forlenga

Driftsavtalen for Bypakke Nord-Jæren er forlenga med grunnlag i retten til å forlenga avtalen. I tillegg har Trøndelag Bompengeselskap AS vidareført bompengerekkeringa for Gjesdal Bompengeselskap etter at kontraktstida gjekk ut og fram til 1.9.2015. Då overtok BT Signaal AS. Kontraktstida er fram til 31.8.2016, med opsjon på 3 nye år.

BT Signaal AS (tidlegare Bro- og tunnelselskapet AS)

BT Signaal AS driftar 7 bompengeprojekt i Hordaland og 4 i Rogaland. BT Signaal AS har også driftsavtalar som utgår snart. I påvente av bompengereforma vert gjennomført, har BT Signaal AS teke initiativ til å forlenga desse avtalane til eit nytt selskap og eit nytt driftskonsept er etablert.

Agder Bomdrift AS

Driftsselskapet Agder Bomdrift AS er eigd av bompengeselskapa i Agder og har driftsavtalar med bompengeprojekta i Agder. Desse avtalane har inga utløpstid (drifting i eigenregi).

Ferjeinnkreving

I Hordaland er det tre bompengeprojekt kor ferjeoperatøren mot godtgjersle krev inn bompengar på fire ferjesamband som ein del av ferjebilleten.

3.3.2 Fylkeskommunane sitt syn på driftskonsept

Rogaland fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune har i tilbakemeldingar på brev frå SD frå 16.3.2015 om ny organisering av bompengeverksemda argumentert for konkurranseutsetjing av drifta.

Frå Rogaland fylkeskommune sitt svar:

«De regionale bompengeselskapene kan, gjennom å bli større, mer langsiktige og profesjonelle, styrke sin bestillerkompetanse for disse tjenestene. Gjennom at kontraktene blir større vil også det regionale bompengeselskapet kunne styrke sin forhandlingsposisjon. Konkurranse om driftsoppgavene kan dessuten stimulere til produktutvikling og innovative løsninger.»^{xi}

Frå Hordaland fylkeskommune sitt svar:

«Innkreving i bomstasjonar i Hordaland i regi av private operatørar, har vore kostnadseffektivt og gjeve relativt lågare innkrevingskostnadar samanlikna med dei bompengeselskapa som driftar «innomhus». Fylkesrådmannen er kjent med at bompengekonsernet Vegfinans AS ser for seg at det vert drifting «innomhus» for alle bompengeprojekta i Vegfinansområdet. Når driftsselskapet Vegamot AS i tillegg no er fusjonert inn i Trøndelag Bomveiselskap AS, vil dette ha betydning for marknadssituasjonen til aktørane som tilbyr driftstenester til bompengeselskapa. Når marknaden for operatørtjenester skrumpar inn, kan det også vera ein risiko for at driftsgrunnlaget for operatørmarknaden vert for lågt. Det er naudsynt for driftsselskap å ha ein kritisk masse for å kunna ha låge driftskostnader. Storleik og volum er også viktig for å få levert tenester av underleverandørar, og dra nytte av stordriftsfordelane. Det er derfor svært viktig at SD stimulerer til at det kan bli ein meir fungerande marknad for operatørtjenester. I prinsippet bør marknaden for operatørtjenester utviklast med føresetnad om at alle slike tenester må konkurranseutsetjast.»^{xii}

Vest Agder og Aust Agder har i tilbakemeldingar på brev frå SD frå 16.3.2015 om ny organisering av bompengeverksemda argumentert for å halda fram med drifting gjennom Agder Bomdrift AS:

«Aust- og Vest-Agder fylkeskommunar har organisert bompengeinnkreving i fylkene gjennom Agder Bomdrift AS. Dette oppleves som en kostnadseffektiv innkrevingsorganisering med en meget høy kvalitet på tjenesten, ikke minst i forhold til oppfølging av driftsavbrudd. Kundene opplever at dagens ordning er brukervennlig. Dagens ordning ivaretar denne problemstillingen. Kan ikke se at dette skal være noe stort problem å løse i en fremtidig organisering. Agder Bomdrift AS er et egenregiselskap og er et non-profit selskap. Det er således ikke noe problem for oss å sikre en juridisk overbygning i en fremtid løsning som ivaretar dette kravet for driftsselskapet.»^{xiii}

3.3.3 Om drifting i eigenregi

Agder Bomdrift AS

Bompengeprojekta på Sørlandet vert i dag drifta i eigenregi gjennom selskapet Agder Bomdrift AS som er eigd av Nye Kristiansand Bompengeselskap AS (48%), Aust Agder Vegfinans AS (40%) og Lister Bompengeselskap AS (12%). Ut frå «Lov om offentlige anskaffelser», er det høve til å drifta i eigenregi om desse to vilkåra er oppfylte.

- ✓ Oppdragsgjever må utøva ein tilsvarande kontroll over leverandørselskapet som over eiga verksemd.
- ✓ Den vesentlegaste delen av aktiviteten til leverandøren må vera knytta til den kontrollerande oppdragsgjeveren.

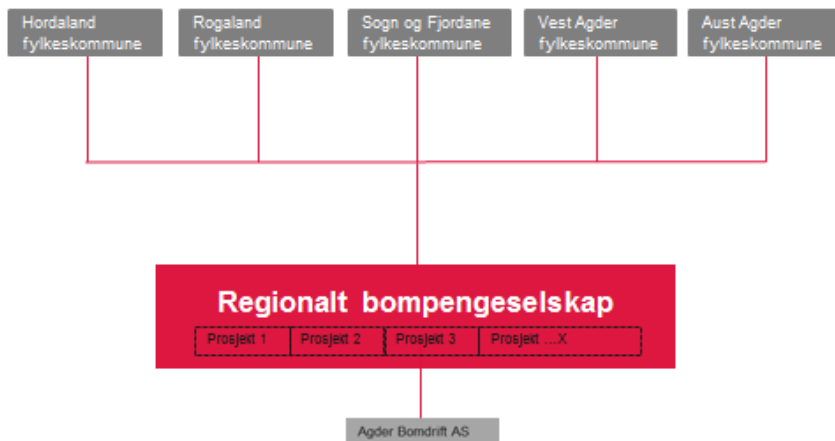
Kontrollkriteriet er her oppfylt ved at dei tre eigarselskapa, som igjen er majoritetseigde av dei to fylkeskommunane, utøver kontroll i fellesskap. Kontrollen er også vedtektsfesta i §3 i vedtektene til Agder Bomdrift AS. Omsetningskravet er oppfylt ved at det er vedtektsfesta i §1 at «Selskapets virksomhet skal kun være på oppdrag frå eierne, og på en slik måte at 90% av omsetningen kommer frå aktivitet utført på vegne av eierne».

Det regionale bompengeselskapet vil kunna nytta Agder Bomdrift AS til drifting i eigenregi når dei tre bompengeselskapa i Agder vert innfusjonert eller lagt til selskapet. Tre moglege modellar for tilslutnad/organisering av Agder Bomdrift AS:

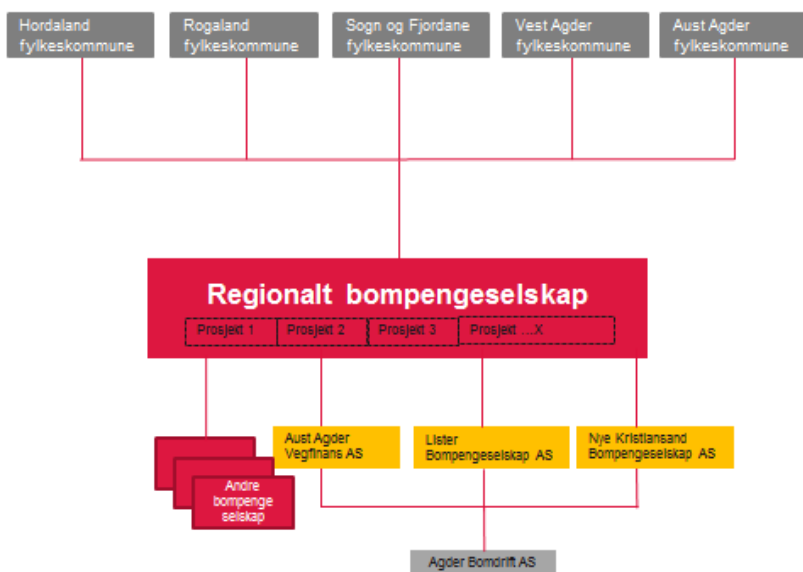
1) Agder Bomdrift som eit prosjekt i eit regionalt bompengeselskap:



2) Agder Bomdrift AS som underselskap i eit regionalt bompengeselskap



3) Agder Bomdrift AS som dotterdatterselskap:



Vest Agder fylkeskommune og Aust Agder fylkeskommune legg vekt på å oppretthalda eit velfungerande driftsmiljø i Agder Bomdrift AS, ved etablering av eit regionalt bompengeselskap. Fylkeskommunane i Agder ser for seg at Agder Bomdrift AS framleis skal nyttast til å drifta bompengeprojekta i Agderfylka. Kostnaden ved prosjektet eller underselskapet Agder Bomdrift AS, må då dekkast fullt ut av av bompengeinnkrevinga i Agder.

BT Signaal AS

BT Signaal AS har 7.4.2016 kome med eit til bod til regionen om å kjøpa delar av selskapet. Eit eventuelt oppkjøp av selskapet BT Signaal AS, er eit mogleg alternativ for å kunna drifta i eigen regi. Dette selskapet er per i dag eigd av private selskap og av tilsette i selskapet, og driv også med verksemd som ikkje er knytt til bompengedrift.

Marknaden for driftstenester er i ferd med å «skrumpa» inn både på tilbydar og etterspørjarsida. BT Signaal AS driftar alle bompengeprojekta i Region nord og nokre bompengeprojekt i region aust og region midt. Region nord legg no opp til å etablere sitt eige driftsselskap, etter fylkestingvedtaka i nord å døma. Vegfinans AS vil overta BT Signaal AS sine anlegg i aust når driftsavtalene går ut. Trøndelag Bomveiselskap AS overtek innkrevinga på Møre. Ein kan då stå igjen med eit bilateralt monopol i bomregion sør/vest med BT Signaal AS som einetilbydar og det regionale bompengeselskapet som eineetterspørjar.

Region og selskap	Drift
Region nord	Vedtak om eige driftsselskap
Region midt (Trøndelag Bomveiselskap AS)	Innomhusavdeling
Fjellinjen	Innomhusavdeling
Region Aust	Innomhusavdeling

Men det er også mogleg at det ikkje blir slik. Selskapet Systemdrift AS drifta Svinesundforbindelsen og skal drifta Harstadpakken, med oppstart 27. juni 2016. Systemdrift er ei lita bedrift med 6 tilsette og har ingen erfaring med å drifta bypakkar. Fylkesrådmennene vurderer det som svært lite sannsynleg at Systemdrift dei første åra vil kunna vera ein reell konkurrent til BT Signaal AS i større omfang og på større anlegg. Det er også uvisst kva som kan skje med marknaden for innkreving (praktisk drift av operatørrolla), når utstedarfunksjonen på sikt vert skilt ut.

BT Signaal AS har per i dag omlag like mange driftskontraktar utanfor region sør/vest som i regionen, men desse prosjekta er relativt små (målt i brikker og passeringstal i høve til prosjekta som BT Signaal AS driftar

utanfor regionen). BT Signaal driftar per i dag følgjande prosjekt 13 prosjekt utanfor bomregion sør/vest:

BT Signaal AS driftskontraktar utanfor region Sør/Vest	Varer til:	Opsjon:
Ryaforbindelsen AS	01.09.2016	-
Veipakke Salten AS	01.10.2016	1 år
Bypakke Bodø (Veipakke Salten 2 B)	01.10.2016	1 år
Nordland Bompengeselskap AS	26.11.2017	1 + 1 år
Helgeland Veitvikling AS	01.11.2016	1 år
Hålogalandsbrua AS	01.07.2016	1 + 1 + 1 år
Flakk - Rørvik (AutoPASS ferge). Kunde: Fjord 1 AS	Løpande	
Atlanterhavstunnelen AS	01.10.2016	1 år
Eksportvegen AS	01.10.2016	1 + 1 + 1 år
Sykkylvsbrua AS	01.01.2018	1 år
Horten Bompengeselskap rv19 AS	04.01.2017	1 år
Østfold Bompengeselskap AS	01.06.2016	-
Horten - Moss (AutoPASS ferge). Kunde: Bastø-Fosen AS	01.01.2027	1 + 1 år

Kjøper bomregionen BT Signaal AS, må desse prosjekta på sikt avhendast grunna reglane om eigeneregi og fordi dei andre bomregionane ser for seg å drifta sjølv- i nord ved å etablera eit driftsselskap, i aust gjennom Vegfinans AS og på Møre gjennom Trøndelag Bomveiselskap AS.

Frigjort kapasitet i BT Signaal kan eventuelt nyttast til å drifta bompengeprojekt i regionen som i dag vert drifta av Trøndelag Bomvegselskap jfr. 3.3.1

SD har i epost frå 24.2.2016 svara ja på at bompengar, på visse vilkår kan finansiera eit oppkjøp av BT Signaal, som vert gjort om til ei intern driftsavdeling eller driftsselskap for det regionale bompengeselskapet. Frå svaret:

«...det regionale bompengeselskapets kostnader til oppkjøp av eksterne driftsselskaper indirekte kan finansieres av bompenginntekter når bompengeprojektene mottar driftstjenester fra driftsavdelingen/driftsselskapet. Slike tjenester kan det tas betalt for, og kostnadene kan derfor belastet de enkelte prosjektene som mottar de tjenestene det gjelder. I det vederlaget som faktureres/belastes prosjektene må det kunne innkalkuleres en rimelig godtgjørelse for kapitalkostnad, og som kan sette det regionale bompengeselskapet i stand til å betjene lån det har tatt opp for å finansiere oppkjøpet.»

Fylkesbudsjetta vil såleis ikkje bli belasta ved kjøp av selskapet.

Tilbodet om oppkjøp av BT Signaal AS, må Sørvest Vegfinans handsama i samband med vurderinga av driftskonsept for bompengeselskapet.

3.3.4 Framtidige driftskonsept

Det regionale bompengeselskapet må sikra at det ikkje vert driftsstans i innkrevinga hos selskapa som vert innfusjonerte. Fylkesrådmennene legg derfor til grunn at:

- Det regionale bompengeselskapet ved fusjon/overtaking kan overta og vidareføra driftskontraktane mellom dei innfusjonerte/overtekne selskapa og Trøndelag Bomvegselskap ut avtaleperioden.

- Det regionale bomselskapet opprettheld driftsavtalane som dei innfusjonerte selskapa har med BT Signaal AS.
- Fylkesrådmennene legg til grunn at det regionale bomselskapet infusjonerer Agder Bomdrift AS som ei driftseining i selskapet. Denne driftseininga vidarefører noverande driftsoppgåver for eksisterande og framtidige bompengeprojekt i Agderfylka.
- Det regionale bompengeselskapet må utarbeida ein driftsstrategi for selskapet kor ulike driftskonsept vert vurderte.

Utskiljing av utstedarfunksjonen vil påverka dei framtidige driftsoppgåvene, både ved drifting innomhus, for dei løpande driftskotraktane og ved anbudsutsetjing.

3.4 Økonomiske rammer

Vegdirektoratet har tidlegare sett for seg at kvart av dei nye bompengeselskapa bør ha 3 - 5 stillingar totalt for å bestilla og følgja opp driftsavtalar og sjølv utføra alle oppgåvene innan økonomiforvaltning og rapportering. Det er behov for midlar til drift, kjøp av aksjar og fusjonering.

PwC skriv i notatet frå 5.10.2015:

«PwC antar at det vil knytte seg en del arbeid til innlemmingen av dagens selskaper, og i den anledning vil det være behov for spesifikk kompetanse knyttet til transaksjoner, regnskap og prosesser. Det nye selskapet må også settes opp med nødvendig infrastruktur som regnskaps og rapporteringssystem, tilfredsstillende internkontroll, bankforbindelser, ansettelse og avtaler.»

Det regionale bompengeselskapet skal driftast av innkrevde bompengar. Men i oppstartfasen er det behov for midlar til å etablera selskapet og til å drifta selskapet. Det finst fleire alternativ for å finansiera oppstartskostnadane som t.d. at:

1. Selskapet kan tæra på aksjekapitalen
2. Selskapet kan få tilskott frå eigarane til oppstart og drift av selskapet
3. Selskapet kan ta opp ordinære lån som eigarane event. kan garantera for
4. Selskapet kan låna av eigarane

Låg aksjekapital føreset at selskapet raskt vil kunna koma i gang med bompengeneinnkreving og/eller har tilgang til anna kapital. Vert aksjekapitalen sett noko høgare enn lovkravet på kr. 30 000, vil selskapet kunna tæra på aksjekapitalen i oppstartsfasen.

Utgifter i samband med stifting av bompengeselskap er tidlegare ikkje blitt dekka av innkrevde bompengar. SD skriv i epost til Hordaland fylkeskommune 6.10.2015:

«Det er ikke lagt opp til å endre på hovedtilnærmingen om at bompenger ikke skal dekke fylkeskommunenes kostnader knyttet til etablering av bompengeselskap.»

Selskapet er etablert når stiftarane har signert stiftingsdokumentet. Eigarane av det regionale bompengeselskapet må ta på seg kostnadane som kjem til før signeringa. For ikkje å påføra eigarane vidare kostnader i driftsfasen, kan ein kombinera finansieringsmåte 1 og 3 ovanfor.

PwC skriv i notat frå 5.10.2015:

«Lån til selskapet kan enten gis av eierne, da for eksempel i samsvar med eierens andel av prosjekter, eller av ekstern institusjon. Mest nærliggende er det kanskje å tenke seg at finansiering gjøres av Kommunalbanken eller en lignende offentlig institusjon, med garanti fra eierne. Kortsiktig finansiering fra den kommersielle bank som velges til selskapet kan selvsagt også være en mulighet. En lånefasilitet med varighet inntil to år og gradvis uttak etter hvert som behovet oppstår vil kunne være en fungerende modell.»

<p>Konklusjon: Fylkesrådmennene er positiv til at det regionale bompengeselskapet kan få fylkeskommunal garanti for låneopptak i oppstartsfasen. Selskapet kan også tæra på aksjekapitalen i ein oppstartsfase.</p>

3.5 Frå utkastet til vedtekter

Utkast til vedtekter er lagt ved notatet. For detaljar om vedtektene – sjå vedlegget.

3.5.1 Forretningsstad

Etter Aksjeloven § 2-2 (1) 2. er det eit minstekrav til vedtektene at det er oppgjeve «den kommune i riket hvor selskapet skal ha sitt forretningskontor». Det kan argumenterast for ulike lokaliseringsstadar. Fysisk nærleik til prosjekta og aktuelle fagmiljø kan vera viktig for effektiv informasjonsutveksling og kompetanseutveksling. Dei fleste og dei store bompengeprojekta er lokaliserte rundt Bergen og Stavanger. Nærleik til «driftsmiljøa» tilseier lokalisering i Bergen eller Kristiansand.

I utkastet til vedtekter §2 foreslår fylkesrådmennene i regionen at det regionale bompengeselskapet skal ha forretningsadresse i Bergen.

3.5.2 Formål

Formålet med selskapet er gjeve i §3 i utkastet til vedtekter. Selskapet si verksemd er å førestå bompengefinansiering av utbyggingsprosjekt i fylka Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder. Selskapet har berre oppgåver i høve til vedtekne innkrevjingsprosjekt og skal ikkje brukast som ein pådrivar-organisasjon for nye vegprosjekt. Selskapet har ikkje som føremål å skaffa aksjeeigarane økonomisk utbytte og skal ikkje utdela utbytte.

3.5.3 Verksemd

Kva selskapet skal driva med er omtala i §4 i utkastet til vedtekter. Selskapet skal administrera innkrevinga av bompengar i samsvar med samtykke frå Stortinget og avtalar med Statens vegvesen, jf. Veglova § 27, herunder også forvalta bompengemidlar.

Selskapet si verksemd skal til ei kvar tid drivast i samsvar med inngåtte avtalar med Statens vegvesen, med moglege seinare endringar. Sentrale arbeidsoppgåver vil vera innkreving og administrasjon av bompengemidlar, låneopptak og reforhandling av låneavtalar.

Selskapet kan ikkje engasjere seg i verksemd som ikkje er nemnt i § 3 eller som ikkje direkte har samanheng med innkreving av bompengar eller betjening av selskapet si gjeld. Selskapet kan ikkje engasjera seg i eller pådra seg utgifter knytt til byggherrefunksjonen.

Selskapet skal på førespurnad bidra med å levera styringsdata, som rekneskap/finans- og trafikktalet, til eigarane og vegstyresmaktene.

3.5.4 Aksjar

Selskapet sin aksjekapital er foreslått sett til kr. 500 000,-, fordelt på 500 aksjar, kvar pålydande kr. 1000,-.

Det er i utkastet til vedtekter foreslått lik aksjefordeling. Ei alternativ fordeling av aksjane kan t.d. vera basert på tal bompengeselskap, samla bompengeinntekter eller samla låneopptak for kvart bompengeselskap i kvart fylke. Men tal og storleik på bompengeprojekta varierer mellom fylka og vil variera over tid. Om ein ønskjer ein slik dynamisk mekanisme for eigarskap, rår advokatfirmaet Thommessen AS til at det vert brukt aksjonæravtalar heller enn at aksjekapitalen skal variera med prosjektporteføljen:

«Ved bruk av aksjonæravtale kan de nominelle eierandelene og kapitalinnskuddet være konstant, mens styrerepresentasjon og eventuelle andre vesentlige beslutninger håndteres på grunnlag av aksjonæravtale og ikke på grunnlag av antall aksjer som eies.»

Det same skriv PwC i notatet frå 5.10.2015:

«En slik avtale kan klarlegge hvordan eierskapsutøvelse i det regionale selskapet skal foregå og vil dermed kunne avhjelpe at det oppstår uklare situasjoner. Eksempelvis kan det etableres mekanismer i avtalen som gjør at styringsmakten i bompengeselskapet reguleres dynamisk mellom fylkene etter som hvert enkelt fylkes «andel» av prosjekter endres, eller avklares hvordan styring av enkeltprosjekter skal gjøres – dersom eierne ser behov for dette. Det sentrale er at det gjennomføres en grundig diskusjon mellom eierne i forkant av selskapets oppstart for å planlegge hvordan selskapet og prosjektene skal styres.»

I region aust, nord^{xiv} og midt legg ein opp til at eigarane skal ha like eigarandelar i selskapa og lik styrerepresentasjon. Desse regionane har ikkje planar om endra aksjekapitalen og styrerepresentasjonen i høve til utviklinga i prosjektporteføljen.

Talet på prosjekt i det regional selskapet vil variera over tid. Nærleiken til dei enkelte prosjekta som er bompengefinansierte kan sikrast gjennom prosjektstyringsgrupper/kontaktutval- og er uavhengig av kven som sit i styret. Fylkesrådmennene kan ikkje sjå at enkelte fylkeskommunar i region sør/vest har særleg styringsbehov som tilseier ulik aksjefordeling eller ulikt tal på styremedlemmer.

Konklusjon: Fylkesrådmennene rår til at aksjekapitalen vert likt fordelt mellom eigarane.

3.5.5 Styre

Val og samansetjing av styre er omhandla i §7 i utkastet til vedtekter. Det er lagt opp til at selskapet skal ha eit styre på 5 medlemmer med personlege varamedlemmer. Begge kjønn skal vere representerte med minst 2 styremedlemmer og 2 vararepresentantar. Styremedlem med vararepresentant vert valde for kvar kommune- og fylkestingsperiode på første vanlege generalforsamling etter valet. Styret vel sjølv styreleiar. Dagleg leiar vert tilsett av styret.

Styret skal sjå til at inntekter, utgifter, lån og kapital i kvart bomprosjekt er skilt frå einannan, slik at det ikkje oppstår krysssubsidiering. Ei ny oppgåve for styret vert å fastsetja prinsipp for fordeling av administrasjonsutgifter mellom bompengeprojekta. Forhold som gjeld rammevilkåra til bompengeselskapet, slik som plassering av bomstasjonar, takstar og rabattar er utanfor oppgåvene til styret.

Det er rimeleg at styreleiar får 50 000-100 000 kroner i godtgjersle per år og at styremedlemmane får det halve. Selskapet bør ikkje betala ut godtgjersle for tapt arbeidsinntekt, men dekkja reiserekning etter statens satsar.

3.6 Framdrift og fusjonsplan

3.6.1 Prosedyre for etablering av Sydvesten Vegfinans AS

Etablering av det regionale bompengeselskapet for fylka Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder kan skje på følgjande måte:

- Fylkestinga gjer våren 2016 vedtak om etablering av aksjeselskap, opplegg for eigarstruktur, aksjekapital, val av styremedlemmer og godkjenning av utkast til stiftingsdokument.
- Hordaland fylkeskommune inviterer eigarane til stiftingsmøte medio 2016, der stiftingsdokumentet vert signert.
- Styret må tilsetja dagleg leiar i selskapet. Hordaland fylkeskommune vil kunna bidra med administrativ hjelp i etableringsfasen jfr. pkt. 3.4. Det kan også vere aktuelt å engasjere ein mellombels dagleg leiar fram til fast leiar kan ta til. Selskapet bør vere operativt i 3. kvartal.
- Styret i det regionale bompengeselskapet tek initiativ i høve til eigarane av dei etablerte bompengeselskapa i fylka med sikte på å tilby snarleg overgang/fusjonering til det nye regionale bompengeselskapet.

3.6.2 Prosedyre for fusjonsprosessen

Det regionale bompengeselskapet bør før fusjonen ha ein selskapsgjennomgang («Due Diligence prosess») for dei aktuelle selskapa. PwC i notat frå 5.10.2015:

«Ved en form for «Due Diligence» prosess vil man avdekke hvilke tilpasninger som eventuelt må gjennomføres i forkant av et oppkjøp fra det nye selskapets side. Følgende punkter antas å være relevante i en slik prosess:

- *Utdeling av eventuell opptjent egenkapital til dagens eiere, for å minimere finansieringsbehov hos det nye selskapet. Gjennomgang av selskapets avtaler, eiendeler og gjeld samt ansatte.*
- *Avklaring av selskapets verdi med dagens eiere.*
- *Identifisere eventuelle nødvendige endringer i selskapets vedtekter, andre beslutninger som krever at det gjennomføres generalforsamling i selskapene.*
- *Gjennom denne prosessen vil metode og tidsplan for innlemming av selskapet, samt behovet for finansiering i det regionale bompengeselskapet kunne klarlegges. Særlig når det gjelder eventuelle ansatte og dagens løpende avtaler i selskapene, vil det være viktig med en grundig og ryddig prosess.»*

Det er ulike måtar å gjennomføra fusjonen på, noko som avheng av om eksisterande bompengeselskap vert fusjonerte inn som dei er eller først vert gjort om til datterselskap. PwC i notat frå 5.10.2015:

«Etter at forberedelsesprosessen nevnt over, samt oppkjøp av et selskaps aksjer er gjennomført, startes fusjonsprosessen. Ettersom det nå er tale om heleide datterselskap, kan fusjonsprosessen gjennomføres etter de forenklede reglene i aksjeloven kap 13 del VI som omhandler fusjon mellom morselskap og heleide datterselskap. Dette medfører blant annet at det ikke er behov for beslutning fra generalforsamling i noen av selskapene og at fusjonsprosessen også ellers blir noe enklere enn beskrevet i 2014-rapporten. Etter at en fusjonene er gjennomført, har det regionale bomselskapet overtatt samtlige rettigheter og forpliktelser i dagens selskaper, og kan administrere den samlede virksomheten som ett selskap.»

Det regionale bompengeselskapet må avklara kva som er beste framgangsmåte for fusjonering/ innlemming av selskapa.

4 Tidlegare fylkespolitiske vedtak

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane gav 30.1.2013, sak 5/13, slik uttale til rapporten «Anbefaling om regionale bompengeselskaper»¹ frå Vegdirektoratet:

«1. Fylkesutvalet går inn for at Sogn og Fjordane blir med i eitt regionalt selskap saman med Hordaland og Rogaland, etter Vegdirektoratet si tilrådde løysing.

2. Ordninga med dagens forskots- og rabattstruktur må vidareførast inn eit nytt Regionalt selskap. Dersom det viser seg at mange bompengeprojekt skal gjennomførast på same tid, bør felles rabattvilkår med flat rabattstruktur tilpassa kvart fylke vurderast.

3. Fylkesutvalet viser til at det i dag berre er eitt bompengeprojekt i Sogn og Fjordane. Dette gjeld Fatlatunnelen AS, som starta innkrevjinga av bompengar 02.01.09. Fylkes-utvalet ser det som lite aktuelt å innlemme dette eine prosjektet i eit framtidig nytt regionalt bompengeselskap.

4. Fylkesutvalet sluttar seg til Vegdirektoratet si tilråding om separate prosjektrekneskap for prosjekt som inngår i prosjektporteføljen til dei nye selskapa.»

¹ Sjå rapporten her:

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/rapporter_og_planer/2012/anbefalingomregionalebompengeselskaper2012.pdf

Fylkesutvalet i Hordaland gav 22.4.2015, sak 101/15, slik uttale til brev frå SD frå 16.3.2015 om ny organisering av bompengerverksemda:

«1. Fylkesutvalet er samd med Samferdselsdepartementet i at det bør opprettast regionale fylkesoverskridande bompengeselskap eigd av fylkeskommunane.

2. Fylkesutvalet viser til spørsmåla i brev frå Samferdselsdepartementet datert 16. mars 2015, og sluttar seg til fylkesrådmannen sine merknader.

3. Når det er fastsett opplegg for framtidig bompengeselskapsstruktur, må fylkesrådmannen starta prosessen i høve til dei andre fylkeskommunane for å etablere eit regionalt bompengeselskap.»

Fylkestinget i Rogaland gav 21.4.2015, sak 35/15, slik uttale til brev frå SD frå 16.3.2015 om ny organisering av bompengerverksemda:

«1. Fylkestinget ønsker at evt. regionale, fylkesoverskridende bompengeselskaper følger regionreformen. Regionalt eierskap er avgjørende.

2. Fylkestinget sluttar seg til vurderingar og merknader i saksutredningen som svar til Samferdselsdepartementets brev av 16. mars 2015.

3. Når Samferdselsdepartementet har fastsatt et opplegg for den fremtidige struktur for bompengeselskaper, bes fylkesrådmannen starte en prosess overfor de aktuelle samarbeidende fylkeskommuner for å etablere et regionalt bompengeselskap.

4. Det er viktig at et evt. nytt regionalt selskap ikke får høyere driftskostnader enn dagens nivå for Nord-Jæren Bompengeselskap AS.

5. Spørsmålet rundt fylkeskommunen sitt garantiansvar må vurderast i samband med evt. fylkesoverskridende bompengeselskap.»

Fylkesutvalet i Vest Agder gav 27.4.2015, sak 43/15, slik uttale til brev frå SD frå 16.3.2015 om ny organisering av bompengerverksemda:

«1. Fylkesutvalget mener at Aust – Agder og Vest – Agder kan utgjøre en felles bompengeregion. Agder har i dag en organisering som er svært kostnadseffektiv.

2. Hvis det ikke åpnes muligheter for flere enn de foreslåtte regionene, er det viktig at Agderfylkene tilhører samme region.

3. Fylkeskommunene sammen med berørte kommuner, kan stille som garantister for lånebeløp bompengeselskapet tar opp til prosjekter på fylkesvei. Staten må selv garantere for lånebeløp knyttet til prosjekter på riksvei.»

5 Fylkesrådmennene sine merknader og tilråding

Fylkesrådmennene viser til brev frå Samferdselsdepartementet frå 8.9.2015. Fylkesrådmennene rår til at det vert etablert eit regionalt bompengeselskap, Sørvest Vegfinans AS, for bompengeregionen Sørlandet og Vestlandet heileigd av fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder.

Det er mogleg å organisera selskapet i ein konsernmodell eller ein prosjektmodell. I praksis treng ikkje skilnadane mellom desse to modellane vera så store. Det er også marginale skilnader mellom modellane i høve til risiko for at bompengerprosjekta krysssubsidierar einannan. Men prosjektmodellen har eit fortrinn i høve dei statlege ambisjonane i bompengerreforma om færre selskap og styre. Fylkesrådmennene rår til at det

regionale bompengeselskapet på sikt vert organisert i ein rein prosjektmodell. Men i ein mellomfase kan eventuelt enkelte eksisterande selskap innlemmast i det regionale selskapet som datterselskap (hybridmodell).

Når det regionale bompengeselskapet er stifta, må det nye selskapet ta initiativ i høve til dei etablerte bompengeselskapa i fylka for å tilby snarleg fusjonering/tilslutnad jfr. avsnitt 3.6.2 ovanfor.

Fylkesrådmennene legg til grunn at det regionale bomselskapet infusjonerer Agder Bomdrift AS som ei driftseining i selskapet. Denne driftseininga vidarefører noverande driftsoppgåver for eksisterande og framtidige bompengeprojekt i Agderfylka.

Selskapet må straks det er stifta gå i gang med å vurdere behovet for å bygga opp kompetanse internt i selskapet. Fram til ein dagleg leiar er på plass, kan det vere aktuelt å engasjere ein mellombels dagleg leiar. Vedkommande skal støtte styret med oppbygginga av den faste kompetansen i selskapet. Anna administrativt personell vil med det lettare komme snøgt i gong.

Det er viktig at selskapet får på plass eit rekneskapssystem og ein modell for fordeling av interne kostnader, som hindrar kryssubsidiering.

Fylkesrådmennene ber fylkestinga om å slutta seg til utkastet til vedtekter med føreslått aksjefordeling for Sørvest Vegfinans AS. Fram til stiftinga kan det bli gjort mindre språklege justeringar i vedtektene.

Fylkesrådmennene rår til at kvar fylkeskommune vel 1 styreprerentant. Fylkeskommunane står fritt til å fremja forslag til styremedlemmer, men det er viktig at styremedlemmene til saman dekkjer naudsynnte kompetanseområde innanfor drift, innkrevjing, lån og kapitalforvaltning. Fylkesrådmennene vil derfor tilrå at det vert valt upolitiske styremedlemmer som ikkje er valde inn i fylkestinga. Upolitiske styremedlemmer vil gje større fleksibilitet og handlingsrom for eigarstyring i form av endringar i styresamansetnaden i valperioden. I tillegg vil ein ved eit upolitisk styre unngå habilitetsspørsmål ved handsaming av bompengesaker. Det er lagt opp til at fylkesordførarane utgjer generalforsamlinga og at fylkesrådmennene er valkomite.

Det er rimeleg at styreleiar får 50 000-100 000 kroner i godtgjersle per år og at styremedlemmane får det halve. Selskapet bør ikkje betala ut godtgjersle for tapt arbeidsinntekt, men dekkja reiserekning etter statens satsar.

Fylkesrådmennene er positiv til at det regionale bompengeselskapet kan få fylkeskommunal garanti for låneopptak i oppstartsfasen. Hordaland fylkeskommune er villig til å stå for arbeidet med å stifta selskapet og å hjelpa styret med å rekruttera mellombels og ny dagleg leiar.

Fylkesrådmannen ser det som naudsynt at Sørvest Vegfinans AS raskt kjem i gang med å fusjonera inn bompengeselskapa og ber fylkestinget om å prioritera selskap/prosjekt frå dei respektive fylka for snarleg tilslutnad til det regionale bompengeselskapet.

Aktuelle milepælar for selskapet:

Milepælar/framdrift:	V16	H16	V17	H17
Administrative avklaringar				
Vedtak om etablering av selskapet				
Stifting av selskapet				
Eventuelt engasjera mellombels dagleg leiar				
Tilsetje dagleg leiar				
Rekruttering/kompetanseoppbygging/lokalitetar				
Starta fusjonsprosess/innlemming				
Utarbeida driftsstrategi				
Utskiljing,overføring av brikker/ event. etablering utstedarselskap				

Sluttnotar:

ⁱ Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei — Reformar i veisektoren

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-25-2014-2015/id2406847/>

ⁱⁱ Innst. 362 S (2014 – 2015)

<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2014-2015/inns-201415-362.pdf>

ⁱⁱⁱ Brev frå SD frå 08.09.2015

https://www.regjeringen.no/contentassets/3d192f52bf324c9980c364329308674a/bompengeselskap_geografisk_inndeling.pdf

^{iv} I brev frå SD frå 29.10.2015 (ligg ikkje på nettet).

^v St.prp. Nr.1 (2015 – 2016) Tillegg 2

<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/budsjettsiden/prp201520160001t02dddpdfs.pdf>

^{vi} Prop. 32 S (2014–2015)

<https://www.regjeringen.no/contentassets/dba2ef6a9e5d4ce09b84296ad87ac724/nn-no/pdfs/prp201420150032000dddpdfs.pdf>

^{vii} Sjå: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Vedtak/?page=5>

^{viii} Sjå presentasjonen:

<http://www.google.no/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiw-bDmjZXKAhUC9HIKHaruBs0QFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.norvegfinans.com%2Fsitefiles%2F1%2Fdokumenter%2FRollefordelingeretterbompengereformen.pptx&usq=AFQjCNHKd7Dml0vJ6Cn31R6cgCCnsK7hDA>

^{ix} Sjå: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2015-2016/inns-201516-013/4/>

^x Rapporten «Regionalt bompengeselskap i Hordaland», frå 3.2.2014

<http://www.hordaland.no/PageFiles/43233/Regionalt%20bompengeselskap.pdf>

^{xi} «Ny organisering av bompengevirksomheten», saksframlegg i Rogaland fylkeskommune april 2015:

<http://152.93.253.15/application/getDocument?fileid=1242064.0>

^{xii} Ny organisering av bompengeverksemda, saksframlegg i Hordaland fylkeskommune april 2015

<http://einnsyn.hfk.no/eInnsyn/RegistryEntry/ShowDocumentFromDmb?registryEntryId=106524&documentId=184731>

^{xiii} Vest Agder fylkeskommune og Aust Agder fylkeskommune si tilbakemelding på brevet frå 16.3. 2015:

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/VAF/File/Details/3dee5904-a9e3-4fa8-8e13-3599c5985e56.PDF?fileName=Utkast%20til%20h%C3%B8ringsvar.docx>

^{xiv} Sjå sak i Fylkestinget i Nordland:

https://www.nfk.no/innsyn.aspx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2015058709&scripturi=/innsyn.aspx&skin=infolink&Mid1=5113&