

Statens vegvesen Vegdirektoratet  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

Deres ref.:  
18/106580-1

Vår ref.:  
/ BJOMIDT

Dato:  
02.07.2018

## Uttale - høring knyttet til forskrift om utstedervirksomhet i Norge

### Innledning

Vi viser til brev fra Vegdirektoratet fra 14. mai 2018 gjeldende høring om forslag til innføring av forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften), oppheving av EETS forskriften og endring av finansforetakforskriften, med høringsfrist 17.8.2018. Ferde har ingen merknader til opphevelsen av EETS forskriften eller til forslaget til endring av finansforetakforskriften. Ferde, har som regionalt bompengeselskap med integrert utstedervirksomhet, en del merknader til utskillingen, høringsnotatet og forslaget til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger.

Bompengereformens hovedmål er å få ned innkrevingskostnadene og å gjøre bompengesystemet mer brukervennlig. Omlegging av takst- og rabattsystemet, overgang til færre selskaper og utskilling av utstederfunksjonen er vedtatte virkemidler for å oppnå disse målene. Ferde ser på utstederfunksjonen og utskillingen av utstederfunksjonen kun som hensiktsmessig i den grad dette fører til reduserte innkrevingskostnader og et mer brukervennlig bompengesystem.

Ferde har i bompengeavtalen fra 24.november 2017 forpliktet seg til å drive virksomheten på en kostnadseffektiv måte og med mål om kontinuerlig effektivisering og kostnadsbesparelse. Det er også avtaleregulert at selskapet ikke skal drive utstedervirksomhet utover et nærmere avgrenset tidspunkt, som ved avtaleinngåelse ennå ikke var fastsatt (jfr. pkt.6 i bompengeavtalen).

### Ferde sitt syn på utskillingen

Den norske bompengeinnkrevningen skiller seg mye fra bompengeinnkreving og vegprising ellers i Europa ved at personbilssegmentet her i landet står for en stor del av bompengevirksomheten. Ferde er positiv til at det tilrettelegges for eksterne utstedere som kan tilby nisjetjenester innen tungtransport. Det vil kunne gi mer sømløs og mindre kostnadskrevende varetransport i Europa. Utenlandske utstedere vil kunne supplere norske utstedere. Men Ferde ser det som svært uheldig at utskilling blir satt som et absolutt krav for norske bompengeselskap. Pålagt utskilling er å eksperimentere med den norske

**Postadresse**  
Ferde AS  
Postboks 2623  
5836 Bergen

**Besøksadresse**  
Ferde AS  
Fjøsangerveien 68  
5068 Bergen

**Kontakt info**  
Telefon 55 55 94 94  
Epost [post@ferde.no](mailto:post@ferde.no)  
Web <https://ferde.no>  
Org.nr. 918012745

**Saksbehandler**  
Bjørn Inge Midtgård  
[bjorn.inge.midtgard@ferde.no](mailto:bjorn.inge.midtgard@ferde.no)

bompengemodellen. Bakgrunnen for vårt standpunkt mot utskilling er:

- **Økte totalkostnader** for bompengeselskapene. Kostnadene for bompengeselskapene ved betaling av utstedergodtgjørelse og merarbeid i forbindelse med utstedere vil langt overgå de kostnadsreduksjoner bompengeselskapene kan oppnå ved utskillelsen av denne oppgaven. Økningen i nettokostnaden knytt til selve utskillingen utgjør for Ferde AS om lag 50 millioner kr. per år. Vi antar at de øvrige regionale bompengeselskapene vil ha tilsvarende økte kostnader. De økte kostnadene i bompengesektoren vil skje gjennom betaling av utstedergodtgjørelse, mer fragmentert arbeidsflyt og økt systemkompleksitet, noe som vil medføre mindre midler til samferdselsformål og eventuelt kunne gi høyere takster og/eller lenger innkrevningstid.
- **Mindre brukervennlighet** i bompengesystemet, når bilistene i mange tilfeller må forholde seg til både til operatør (bompengeselskapet) og til ett utstederselskap for eksempel gjeldende tvister om passeringer. Ved mislighold kan bruker måtte forholde seg til to inkassoselskaper.
- **Ikke noe større grad av måloppfyllelse.** Bompengereformen gjennom regionaliseringen til 5 selskaper, har allerede i stor grad oppfylt de mål en ønsker å oppnå ved utskilling av utstedervirksomheten
- **Fare for markedssvikt** fordi det er usikkert om det vil kunne etableres et velfungerende marked for utstedere, særlig i personbilmarkedet. I høringsnotatet blir det påpekt at det er rimelig å forvente en viss konsentrasjon av store aktører, anslagsvis to til fire selskaper. Få markedsaktører gir markedsmakt med fare for press på utstedergodtgjørelsen og økt risiko for tap av verdier ved avhending av utstedervirksomheten.
- **Markedet for utstedere** vil være et marked hvor de regionale bompengeselskapene skal betale for tjenestene som markedet leverer, men vil ikke kunne utnytte normale markedsmekanismer for å redusere kostnadene ved tjenesten pga. fast pris på utstedergodtgjørelsen.
- **De regionale bompengeselskapene** må fortsatt ivareta utstederfunksjonen for kunder uten avtale og de «dårlige kundene» som utstedermarkedet kan utelukke av forretningsmessige grunner. Fragmentering av utstederfunksjonen svekker mulighetene for profesjonalisering og kostnadseffektivisering av funksjonen og svekker samtidig brukervennligheten for kundene.
- **Kompetanse og erfaring med utstedervirksomhet** som bompengeselskapene har bygd opp over mange år vil kunne gå tapt ved utskillelse. Utenlandske aktører har først og fremst tungbilmarkedet som prioritert forretningsområde.
- **Utstedervirksomheten** er ett av kjerneområdene som bompengeselskapene har ansvar for, jfr. inngåelse av prosjektavtale pr. bompengeprojekt. Tvungen utskilling reduserer muligheten for de

regionale bompengeselskapene til å ivareta dette ansvaret på en best mulig måte.

- **Risikoforskyvning.** Når «dårlige kunder» kan utelukkes av utstederselskap av forretningsmessige grunner, vil det gi en risikoforskyvning mellom operatør og utstederselskap. Dårlige betalere vil da ikke dra nytte av bompengerabatter.
- **Økt sementering av en «brikketeknologi»** som på mange måter er foreldet (se avsnittet nedenfor).

Dersom utstedervirksomheten skal skilles ut er vårt primære standpunkt at den utskilte utstedervirksomheten også må kunne organiseres i et datterselskap 100% eid av det regionale bompengeselskapet

Bakgrunnen for vårt standpunkt er følgende;

- ✓ Norske bomselskaper bør kunne organisere utstedervirksomheten på like vilkår som våre europeiske «konkurrenter». Derfor bør utstedervirksomheten også kunne organiseres i et datterselskap heleid av det regionale bompengeselskapet. Vi ser ingen internasjonale reguleringer som tilsier at det ikke er mulig.
- ✓ Det vil gi en større trygghet for at det raskt blir etablert et velfungerende marked for utstedere
- ✓ Eventuelt overskudd i utskilt utsteder vil komme bompengeprojektene til gode og ikke tilflytte kommersielle markedsaktører
- ✓ Bompengeselskapene kan ivareta den oppbygde kompetansen og erfaringen med utstederfunksjonen
- ✓ Sikkerheten for at det raskt og effektivt vil etableres et velfungerende utstedermarked øker betydelig
- ✓ Brukervennligheten for kundene vil øke

Gitt at utstedervirksomheten skal skilles helt fra bompengeselskapene har vi følgende kommentarer:

- ✓ Det er foreslått ikrafttredelse av forskriften fra 01.01.2019. Vår vurdering er at ikrafttredelsen av forskriften må utsettes mellom 1-3 år fordi:
  - De regionale bompengeselskapene står midt i en stor omstilling for å tilpasse seg bompengereformen. Å måtte håndtere utskilling av utsteder samtidig øker kompleksiteten og risikoen.
  - Hele bompengesektoren står overfor total utskifting av sentrale systemer for å drive bompengerekravet. Nye systemer som IP, HUB og operatørløsning skal på plass, med planlagt ferdigstilling i slutten av 2019. Utstedere skal ha grensesnitt inn mot disse systemene. Vi anser det som viktig at de nye systemene er på plass og at det foreligger sikkerhet for at disse virker tilfredsstillende før utsteder gis adgang til systemene. Noe annet ville øke kompleksiteten og risikoen.
- ✓ Det er foreslått at de regionale bompengeselskapene skal få en overgangsperiode på 18 måneder til å avvikle/avhende

utstedervirksomheten. I lys av det ovennevnte er det vår vurdering at overgangsperioden må være minst 3 år. Det vil:

- Redusere kompleksitet og risiko knyttet til bompengeselskapenes omstillingsprosesser og bompengesektorens totale utskiftning av sentrale systemer.
- Motvirke at verdien av utstedervirksomheten ikke forvitrer. Dersom kommersielle aktører vet at vi må selge kundemassen/utstedervirksomheten innen en kort frist, vil det kunne argumenteres for at verdien vil synke jo nærmere fristen en kommer.

✓ Fristen for endring av utstedergodtgjørelsen økes til 12 måneder.

### **Er det fremdeles behov for brikkeutstedere?**

Forslaget til forskrift om utstederforskrift har som premiss at utstederfunksjonen skal videreføres, men skilles fra operatør. Det kan stilles spørsmål ved om det er behov for utstedere for å sikre en effektiv og brukervennlig bompengerelevring. Det kan være mer effektivt at bompengeselskapene fakturerer bilistene direkte.

Skiltgjenkjenning i bomstasjonene blir i dag benyttet for identifisering av alle passeringer foretatt av de som ikke har brikke i bilen eller der brikken ikke blir identifisert ved bompasseringen. Det er ikke et krav om elektronisk brikke og gyldig avtale for betaling av bompenger for nullutslippkøretøy i bypakker med miljødifferensierte takster. For å oppnå en kostnadseffektiv og brukervennlig innkreving, er det ikke lenger nødvendig å subsidiere brikkebrukerne gjennom rabatter på bompenger. Det bør derfor vurderes om brikkene kan fjernes gjennom økt bruk av skiltgjenkjenning på bomstasjonene. Det vil kunne redusere kompleksiteten i innkrevingssystemet, fjerne kostnadene og miljøulempene ved innkjøp og distribusjon av brikker samt øke nytten av samfakturering - noe som regionaliseringen av bompengeselskapene nå legger til rette for.

### **Merknader til høringsnotatet og forslaget til utstederforskrift**

#### 2 Formål og bakgrunn

I høringsnotatet er det vist til at Meld. St. 25. (2014- 2015) og Prop. 1 S (2014-2015) er tydelige på at rollen som utsteder skal rendyrkes gjennom å skille utstederfunksjonen ut fra bompengeselskapet. Videre er det vist til at utstedere skal i sin eierstruktur og økonomi være uavhengige fra bompengeselskapene.

Ferde viser til at Stortingets transportkomite i behandlingen av Prop. 1 S (2014-2015) bemerkte viktigheten av at brukervennlighet skal være sentralt for innretningen av utstedervirksomheten og at det legges til rette for konkurranse på utsteding av brikker. Ved behandlingen av Meld. St. 25 var flertallet i komiteen opptatt av at:

*«utstederrollen blir håndtert på en slik måte at det vil kunne bidra til at målsettingen om mer effektiv drift og lavere kostnader oppnås.»*

Ferde vil understreke at formålet om effektiv drift, brukervennlighet og lavere kostnader må være styrende for innretningen og organiseringen av utstederfunksjonen.

Stortinget har «sluttet seg til reformer i bompengesektoren», men Ferde kan ikke se at Stortinget i sin behandling av reformen har gjort noe vedtak om at utstederfunksjonen skal «kommersialiseres». I Meld. St 25 (2014- 2015) la Samferdselsdepartementet bare til grunn at en tilrettelegging for kommersiell(e) utsteder(e) skulle vurderes i det videre arbeidet.

Kommersialiseringen av utstederfunksjonen i forslaget til utstederforskrift er her en følge av at den er blitt tilpasset EETS regelverket, mens kravet om at et bompengeselskap ikke kan eie et utstederselskap er et rent nasjonalt begrunnet krav. Gjennom eierkravet legges det her opp til et langt mer radikalt skille mellom utsteder og operatør enn hva som for eksempel blir praktisert i Danmark. En stor andel av mulige nye aktører på det norske markedet er andre europeiske offentlig eide utstedere. At norske bomselskaper ikke kan organisere seg på samme måte og drive virksomhet på like vilkår som deres europeiske «konkurrenter», er en unødvendig forskjellsbehandling og en uheldig vridning av konkurransen.

Fylkeskommunene har bidratt med ressurser i forbindelse med etableringen av de «gamle bompengeselskapene» og de regionale bompengeselskapene. Det er høyst usikkert om fylkeskommunene nå vil bruke fylkeskommunale midler til å kjøpe utstedervirksomheten i de regionale bompengeselskapene.

Ferde mener at det bør åpnes opp for at de regionale bompengeselskapene kan skille ut utstedervirksomheten i et datterselskap. Utstedervirksomheten og det regionale bompengeselskapet bør også kunne eies av et fylkeskommunalt holdingselskap, om fylkeskommunene skulle ønske det. En slik organisering vil sikre nærhet til brukerne, mindre fragmentering i arbeidsflyten og gjøre at innkrevingskompetansen blir beholdt i regionen.

Om konkurransen i utstedermarkedet ikke fungerer, kan man risikere at bompenger som er blitt krevd inn i regionen, via utstedergodtgjørelsen (ref. pkt. 4.3 og §7) og godtgjørelsen for identifisering av «lokale avtaler» (ref. pkt. 3.8 og §9), blir ført ut av landet til noen få store kommersielle selskaper. Markedsmakten til disse selskapene vil på sikt kunne gi press på departementets satser for utstedergodtgjørelse og for identifisering av lokale avtaler - og dermed gi økte kostnader for bompengeselskapene.

### 3.2. Utskilling av utstederfunksjonen fra norske bompengeselskaper

I høringsnotatet er det referert til at Meld. St.25 (2014-2015) angir tre fordeler med utskillelsen. Brikken kan få økte bruksområder, rendyrkes forretningsmessig og gi reduserte kostnader. Ferde er tvilende til om det i 2020 er ett stort potensiale for økte bruksområder for brikke. Brikkene krever tung infrastruktur og er mindre mobile enn betaling via mobilapper. En utskilt utsteder er ikke bundet av bompengavtalen og vil kunne bruke «utstedergodtgjørelsen» (som er bompenger) til å markedsføre seg selv (noe Ferde som integrert utsteder er forhindret fra å gjøre). Dette vil kunne gi økt brikkebruk. Men potensialet for de kostnadsreducerende tiltakene som er angitt i høringsnotatet er mer knyttet til samlingen av bompengeselskapene og omleggingen av takst- og rabattsystemet enn til utskillingen av utstederfunksjonen. Tallet på brikkeutstedere er for eksempel redusert gjennom etableringen av de fem regionale bompengeselskapene og kundene ville da kunne hatt et varig forhold til de regionale bompengeselskapene uavhengig av prosjektenes lengde.

### 3.4 Mulige utstedere i AutoPASS Samvirke

I høringsnotatet står det at det er rimelig å forvente en viss konsentrasjon av store aktører, anslagsvis to til fire selskaper. I pkt. 8.3 står det at utskillingen av kundemassen skal skje til markedsverdi. Selv om det ut fra en teoretisk modell blir regnet ut en markedsverdi på kundeporteføljen, er det langt fra sikkert om kjøperne er villige til å betale denne verdien. Blir det svært få kjøpere, vil det kunne bli svært vanskelig for bompengeselskapene å oppnå en pris i «markedet» som avspeiler og tilbakebetaler bompengene som er investert i den integrerte utstedervirksomheten. Det vil si at det er risiko for at bompenger kan komme til å «subsidiere» kjøpet av utstedervirksomheten. En høyere markedspris ville kunne gått til raskere nedbetaling av bompengeselskapenes lån og/eller gi økte tilskudd til samferdselstiltak.

### 3.5 Bompengeselskaper og ferjeselskaper i AutoPASS samvirke.

Ferde er enig i at det er viktig å få på plass ett felles sett med regler som sikrer full interoperabilitet mellom partene. Standardisering og samvirke er viktig både ut fra et brukerperspektiv og for å holde innkrevingskostnadene nede.

### 3.7 Innkrevningsteknologi

Ferde støtter forslaget om at forskriften så langt det er mulig gjøres teknologinøytral og er bygget rundt brukeravtalen, og ikke brikken. Forskriften bærer likevel i stor grad preg av å være en «brikkeforskrift».

### 3.8 Lokale avtaler (§9)

AutoPASS-utstederne skal stille utstyret sitt til rådighet for at operatøren skal kunne identifisere «lokale avtaler» (forskuddsbaserte rabatter og fritak). Men det er bompengeselskapet som er ansvarlig for administrasjon og innkreving av betaling for passeringer som omfattes av lokale avtaler. AutoPASS-utsteder skal motta godtgjørelse for denne tjenesten. Denne oppsplittingen vil kunne gi merarbeid og merkostnader for bompengeselskapene i forhold til dagens ordning med integrerte utstedere, særlig visst passeringene fordeler seg på mange brikkeutstedere. Denne delingen bryter også med den faglige målsettingen om at kunden har kun en partner for alt. Nå må kunden forholde seg til både utsteder og bompengeselskap, og ved mislighold også til to ulike inkassoselskaper.

Ferde vil også bemerke at omfanget av «lokale avtaler» fremdeles varierer mye mellom regionene/selskapene, både av historiske årsaker og på grunn av ulikt sammensatte prosjektporteføljer. Bompengeselskap med høy andel «lokale avtaler» vil dermed kunne få høyere driftskostnader og komme dårligere ut på KPI- målingene enn selskap med lav andel «lokale avtaler».

### 4.3 Om Utstedergodtgjørelsen (§7)

Det legges opp til at utstedergodtgjørelsen fastsettes av Samferdselsdepartementet. I forslaget til forskrift er det lagt opp til at utstedergodtgjørelsen på 1,75% av passeringsinntekten videreføres inntil videre, med tillegg av merverdiavgift. For operatørene vil det imidlertid i nytt regime også påløpe utstedergodtgjørelse på lokale passereringer. Dette vil representere vesentlige økte kostnader for den enkelte operatør.

Departementsfastsatt utstedergodtgjørelse er begrunnet i behovet for å behandle alle utstedere likt og for å unngå kompleksiteten knyttet til ulike anbudsmodeller». Ferde mener at når prisingen ikke blir testet i ett fungerende

marked, er det høyst usikkert om 1,75% er den «rette» prisen. Vegdirektoratet skriver også at «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.

For 2019 har Ferde budsjetterte inntekter på ca. 4 MRD kr., herav 3,4 MRD kr. på avtalekunder. Ferdes samlede kostnader til utstedergodtgjørelse etter dette, vil beløpe seg til ca. 74 MNOK ink. mva. per år. Med dagens integrerte utstederrolle er Ferde sine kostnader knyttet til utsteder om lag 24 MNOK per år (fakturering, 1. og 2. linje kundesupport, regnskap, system mm). Altså vil kostnadene med foreliggende forslag øke med 50 MNOK per år:

	2 018	2 019
Passeringsinntekter avtalekunder	2 369 000 000	3 382 000 000
1,75 % utstedergodtgjørelse	41 457 500	59 185 000
25 % mva	10 364 375	14 796 250
Sum kostnad utstedergodtgjørelse	51 821 875	73 981 250
Besparelser for Bompengeselskapet ved utskillelse av utsteder-virksomheten	20 000 000	24 000 000
Merkostnad	31 821 875	49 981 250

Gjennomsnittlig passeringsinntekt varierer med hvor i landet innkrevingen skjer. Bompengereordningene i ferjeavløsningsprosjekt, som det er og blir mange av i region sørvest, har gjerne svært høye takster i forhold til andre prosjekter. Utstedergodtgjørelsen, basert på en fast prosentsats, vil da bli langt høyere her enn andre steder.

Dersom Departementet skal fastsette utstedergodtgjørelsen, er det viktig ved endringer av satsen at operatører og utstedere varsles minst tre måneder før endringen skjer. Av hensyn til forutsigbarhet for både bompengeselskap og utstedere må denne fristen utvides betydelig og fortrinnsvis opp mot 12 måneder.

#### 4.4 Plikt til å stille garantier (§8)

Vegdirektoratet påpeker at det er en risiko forbundet med at AutoPASS-utstederen kan gå konkurs. I så tilfelle risikerer bompengeselskapet å tape det som er utestående. Ferde mener at det er viktig å etablere garantier i utstederavtalen som hindrer at bompenger går tapt.

#### 5.3 Ikke diskriminering av brukere

I høringsnotatet står det at det bør være mulig for alle trafikanter å inngå en avtale med en AutoPASS-utsteder på rimelige vilkår, men også at «Dette må imidlertid balanseres mot utsteders avtalefrihet og selvstendighet til å ta avgjørelser på forretningsmessige vilkår.». Dersom det skulle vise seg at det bare blir etablert kommersielle utstedere og disse har høye avkastningskrav, kan operatør risikere å ende opp med flere av de «dårlige kundene», de som ikke får brikker. Bompenger blir av mange sett på som en flat skatt. Bilister som nektes brikke får ikke del i rabatteringen av bompengene. Dette rammer «dårlige betalere» og også vanskeligstilte grupper. Når «vanskeligstilte» grupper ikke får

rabattene som befolkningen ellers får, vil det kunne undergrave legitimiteten til bompengestitutet.

#### 6.4 Nærmere om operatørens plikter ved godkjenning (§23)

Alle utstedere skal likebehandles hos bompengeselskapet og testing av utstederes utstyr skal kunne skje på en hensiktsmessig måte og uten unødvendige forsinkelser hos operatøren. I tilfelle det blir mange utstedere kan dette medføre store kostnader hos operatøren.

#### 8.1 Regulering av overgangsperioden i forskriften (§37)

Det er lagt opp til en 18 måneders frist for å skille ut utstedervirksomheten fra forskriften trer i kraft. Tidspunktet for ikrafttredelse er svært nært og fristen for utskilling er svært knapp sett i forhold til de store pågående systemendringene som følger av bompengereformen og av utfasingen av CS- Norge. Når mye skal endres samtidig, vil dette kunne være kostnadsdrivende og kunne skape problemer for innkrevingen.

På den andre side vil en lang overgangsperiode, kunne føre til at den som skilles ut først kan kapre kunder fra de øvrige selskapene, uten at de har mulighet til å kapre kunder tilbake siden de er underlagt bompengeavtalen. Men det kan være at det er en treghet i kundemassen, som gjør at utstederselskapene må gi kundene svært gode incentiver gjennom tilleggstjenester for at kundene vil bry seg med å bytte kundeforhold. Ferde er enig med Vegdirektoratet i at *«bompenginnkreving er et lavinteresseprodukt for brukerne. Det er derfor en risiko for at det blir et marked med lite kundemobilitet»* (pkt. 12.5).

I pkt. 8.3 står det at «Forutsatt et forretningsmessig (økonomisk) grunnlag for utstedervirksomhet, vil dagens kunder/kundemasse ha en positiv økonomisk verdi». Men verdien av kundemassen vil trolig synke når det nærmer seg utskillelsesfristen, noe som medfører at utstederselskapet vil kunne overta verdier hos bompengeselskapene nærmest vederlagsfritt.

Ved å forlenge overgangstiden til for eksempel 3 år, vil bompengeselskapene få bedre tid til å finne forretningsmessige gode løsninger for utskillelsen som også ivaretar sikkerheten for at bompengene blir krevd inn.

#### 8.2. Krav for midlertidig integrerte utstedere i overgangsperioden (§37)

Ferde har ingen merknader til kravene for midlertidig integrerte utstedere i overgangsperioden.

#### 8.3 Inntekter ved utskilling

Det blir ikke tillatt med vederlagsfri overdragelse av kundemassen til et utstederselskap, fordi disse verdiene er skapt av bompenger som har som premis at bompenginntekter skal tilfalle vegformål. Bompengeavtalen stadfester at det ikke må forekomme åpent eller skjult overføring av utbytte eller



andre utdelinger til eierne. Ferde er enig i at kundemassen i utgangspunktet har en verdi, som bompengeselskapet skal ha betalt for å avhende.

### 12.2 Finansielle konsekvenser

Ref. pkt. 4.3.

Med utskilling av utstederrollen vil det også kreves at operatør etablerer et regime for support av utstederorganisasjonene, som vil øke dagens kostnadsnivå for operatør.

### 12.3 Risikospredninger

Parallelt med at utstedervirksomheten skilles ut endres takst- og rabattsystemet i mange bompengeprojekt. Statens vegvesen har forutsatt uendret tap på fordringer ved omlegging til etterskuddsinnbetaling. Ved forskuddsbetaling stenges avtalen umiddelbart når forskuddet er oppbrukt. Ved etterskuddsbetaling har kunden en kreditt, og avtalen stenges først når krav går til inkasso. Basert på erfaringstall fra Fjellinjen og andre bransjer bør en imidlertid legge til grunn at omleggingen fra forskudd til etterskuddsbetaling vil føre til en økning i tap på krav. Som utgangspunkt vil det gi økte kostnader for utsteder (både for integrerte og utskilte utstedere). De utskilte utstederne vil imidlertid få anledning til å nekte opprettelse/videreføring av avtaler med kunder som ikke gjør opp for seg, noe det er all grunn til å anta at de vil gjøre. Altså vil operatør i praksis ikke oppnå en risikospredning.

### 12.4 Konsekvenser av endret oppgavefordeling for bompengeselskapet

Utstedergodtgjørelsen vil være mva. pliktig. Det medfører økte kostnader for bompengeselskapene. Vegdirektoratet skriver:

*«Det bemerkes at dette ikke er en økt samfunnsmessig kostnad, men snarere en fordelingseffekt mellom bompengeselskapet og staten.»*

Bompenger anses som offentlige midler og merverdiavgiften blir dermed overføring fra «stat» (ev. fylkeskommune) til stat. Men merverdiavgift på utstedergodtgjørelsen gir økte innkreivingskostnader for bompengeselskapene og det blir dermed mindre igjen til samferdselsformål. Merverdiavgiften påvirker også KPI-ene, særlig for prosjekter med høy takst og stort volum.

### 12.6 Konsekvenser for brukerne

Vegdirektoratet skriver i høringsnotatet:

*«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.»*

Ferde vil bemerke at en mindre brukervennlig utstederløsning enn dagens

integreerte løsning, oppfyller ikke Stortingets forventinger om at brukervennlighet skal være sentralt for innretningen av utstedervirksomheten.

#### 12.7 Administrative konsekvenser

I høringsnotatet står det at Statens vegvesen i den nye strukturen sannsynligvis må sette inn økte ressurser til godkjenning og oppfølging av utstedere.

Med hilsen

Trond Juvik  
administrerende direktør

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*