

[horingsinnspli@skatteetaten.no](mailto:horingsinnspill@skatteetaten.no)

Deres ref.:  
2022/3873

Vår ref.:  
FERDE03193

Dato:  
01.02.2023

## **Uttale til høyring på KVU for veibruksavgift og bompenger**

### **Innleiing**

Vi viser til epost frå 24.11.2022 frå Skattedirektoratet om høyring på «Konseptvalgutredning (KVU) for veibruksavgift og bompenger.», Dykkar ref. 2022/3873. Ferde er eit regionalt bompengeselskap for fylka Agder, Rogaland og Vestland, eigd av dei tre respektive fylkeskommunane. Ferde har mandat frå Staten til å driva bompengeinnkrevjing og finansiering av bompengeprosjekta i dette området. Heile Ferde si verksemeld er knytt til bompengar og er avtalebasert. Ferde bestemmer ikkje bompengeordning eller omfang av innkrevjinga. Ferde sine merknadar til KVUen er derfor avgrensa til berre å gjelda delar av KVUen sin omtale av bompengområdet. Vi tek ikkje stilling til dei politiske vegvala.

### **Ferde sine merknadar til KVUen**

#### *Framtidige bompengeprosjekt*

Ferde konstanterer at KVUen legg opp til at det framleis skal vera bompengar i framtida, noko som må innebera at det vert høve til å etablera lokale bompengeordningar til dedikerte pakkar og strekningsvise prosjekt. I utgreiinga står det at «Bompengeordninger skal ha lokal forankring, slik at det kan være opp til de enkelte bypakker om det er ønskelig å gå over fra en prismodell med passering av bomsnitt til distansebasert.». Bompengeprosjekt er langt meir enn «bypakkar». Bompengeprosjekta kan også vera vegpakkar utanfor byane eller strekningsvise vegprosjekt. Det er også blitt meir vanleg at store strekningsvise prosjekt har trinnvis utrulling av bompengeinnkrevjinga, slik som prosjekta på E18 og prosjekta knytt til ferjefri E39.

#### *Inntektpotensialet i dagens bompengeprosjekt*

Det er lagt opp til at vegbruksavgift og bompengar framleis skal halda fram som separate verkemiddel. Men det betyr ikkje at innretninga av vegbruksavgifta ikkje vil ha effektar på inntektpotensialet i bompengeprosjekta, i første omgang i bypakkane. Ferde viser her til fråsegnene frå eigarane av Ferde. Om trafikkreguleringa, særleg i byar, hovudsakleg skal skje via vegbruksavgifta eller via miljø- og tidsdifferensierte bompengar, er eit spørsmål om allokering av inntektene og eit politisk spørsmål som Ferde ikkje tek stilling til. Men ei eventuell innføring av et tredje trinn i konsept 4 fra år 2029 eller ei innføring av konsept 3, må ta omsyn til at det finst bompengeprosjekt kor innkrevjinga skal skje til etter 2050, t.d. Rogfast. I dagens bompengeprosjekt er det ikkje teke omsyn til at det kan koma ei radikal omlegging av bompengeordninga – korkje i høve til innkrevjingsopplegget, bompeneinntektene eller dei kommunale og fylkeskommunale garantiane.

### **Ferde AS**

● POSTADRESSE:  
Postboks 2623  
5836 BERGEN

● ORG.NR: 918 012 745

● TELEFON: 55 90 14 00

● WEB: <https://ferde.no/>

### *Organisering av framtidig bompengesystem*

Ferde saknar ei grundigare og meir detaljert beskriving av korleis ein ser for seg den framtidige verdikjeden i bompengesektoren versus dagens ordning. Operatørane si rolle versus Statens vegvesen og utferdarselskapa i det framtidige bompengesystemet, er lite omtala i høve til ansvar og teknisk system.

### *Vegkantutstyret si rolle i framtidig bompengeordning*

Det vert lagt opp til at utferdarselskapa fakturerer køyretøyeigar/brukar for både bompenger og vegbruksavgift, og betaler operatørane for fastsette bompengepasseringar. Om det vert pliktig å ha OBU i køyretøyet, vert behovet for vegkantsystem redusert. Prismodellane kan basera seg på virtuelle snitt og/eller utkørt distanse, noko som gjer det lite naudsynt å halda på dagens vegkantsystem i fysiske bomstasjonar. Det er likevel vist til at operatørane kan fortsatt nytta ANPR/MIR 1 for å krevja inn bompengar frå utanlandske lette kjøretøy og norske kjøretøy som ikkje har OBU. Det er også antyda at det kan vera bruk for vegkantutstyret til kontrollformål.

Ferde har merka seg at KVUen legg opp til at vegkantutstyret vil få ei svært begrensa rolle i den framtidig bompengeinnkrevjinga. Å oppretthalda vegkantutstyret for å få bompeneinntekter frå utanlandske bilistar og norske bilistar utan OBU (fullprisplasseringar) vil bli forholdsvis kostbart, gitt at det nye systemet fungerer slik det skal. Dagens vegkantsystem og autopasssystem er påliteleg og har høg deteksjon. Før ein fjernar dagens vegkantsystem (og autopassordning) må ein vera heilt sikker på at det nye systemet fungerer like godt og er like kostnadseffektivt.

I bompengeprosjekt kor vegkantutstyret vil bli brukt til kontrollformål utover bompeneinnkrevjinga som er heimla i proposisjon og prosjektavtale, må ansvar og roller avklararast. Det må sikrast at bompengeordninga sine bomstasjonar ikkje gje krysssubsidierring frå bompengeprosjekt til vegbruksavgift eller i forhold til andre statlege kontrollbehov. I bompengeordninga som skal avviklast må det tydeleg avtalefestast visst det er slik at vegkantutstyret ikkje skal nedriggast. Også her må ein unngå at bompengeordninga subsidierer staten sitt arbeid med å sikra vegbruksavgifter.

### *Synergiar og kostnadsdeling i systemløysingane*

Ferde meiner at eit sams tekniske systemløysingar for vegbruksavgift og bompengar kan gje synergieeffektar og ei kostnadsdeling som er gunstig for risiko- og kostnadsbiletet i bompengeprosjekta. Det er god samfunnsøkonomi å la vera å utvikla parallelle system for innkrevjing av veibruksavgift og bompengar. Det må vera ein føresetnad for sams systemløysingar at ein sikrar ei kostnadsdeling som ikkje medfører krysssubsidierring frå bompengeprosjekt til vegbruksavgift.

### *Utfordringar i høve til personvern*

Ferde legg vekt på å etterleva lover og reglar mellom anna knytt til personvern. Dei køyrande skal vera visse på at personvernet er godt ivaretatt. I følgje utgreiinga kan det tilrådde konsept 4 tredje trinn realiserast først når skyløysingar/tynne klientar sikrar personvernet på ein «*akseptabel måte*». Det føreset då at personvernutfordringane som er knytt til konsept 3 er løyst. Det er store personvernutfordringer knyttet til konsept 3. I utgreiinga står det at konsept 3 medfører «*en vesentlig forverring sammenlignet med dagens situasjon med hensyn til personvern*». Tiltaka skal ivareta at krav til personvern, herunder openheit og innsyn, er ivaretatt gjennom alle prosesser, fra datafangst i køyretøy, fastsettjing, innkrevjing og til kontroll. Ferde meiner at det ikkje kan aksepterast at personvernet i ei ny løysing vert svekka i høve til i dagens bompengeløysing. Konsept 4 tredje trinn eller konsept 3, bør ikkje innførast før personvernet er akseptabelt ved at det er minst like godt ivaretatt som i dagens ordning.



Med helsing

Trond Juvik  
Administrerande direktør

Bjørn Inge Midtgård  
Myndighetskontakt

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

**Kopi til:**

Vestland fylkeskommune  
Agder fylkeskommune  
Rogaland fylkeskommune