

Norvegkonferansen 2011, Bergen, 20-21. september

### **Åpning ved styreleder Jacob Trondsen, Norvegfinans**

Statsråd, leder for komiteen, vegdirektør, folkevalgte, alle sammen –  
Velkommen til Norvegkonferansen 2011!

Temaet for årets konferanse er ”Bompengefinansiering – over stakk og stein  
*spørsmålstegn*”

Vi har mange veier i Norge, og veiene går – bokstavelig talt – over stakk og stein, grunnet typisk norsk topografi. Jeg vil ikke påstå at situasjonen er den samme for bompengefinansieringen her til lands.

Men det er klart vi har utfordringer. Derfor er det godt at vi – aktørene i Bompeng-Norge – kan møtes og sammen diskutere hvilke utfordringer vi har og hvordan vi møter disse. Og ikke minst, hvordan vi skal benytte oss av mulighetene.

----- (tema: Vekst)

De siste årene har vi opplevd en kraftig vekst i Bompeng-Norge, både med tanke på antall bompengeprojekter og antall kroner som samles inn. Dette er noe våre politikere vil – fordi bompenger regnes som et godt virkemiddel for å bygge og sikre våre veier og bidra til mer miljøvennlige transportalternativer. Vår infrastruktur for bompenginnkreving kan også være et miljøpolitisk virkemiddel gjennom tidsdifferensierte takster.

Bompenger har i dag en avgjørende betydning for utviklingen av våre lokalmiljøer. I distriktene blir veier bygget raskere enn de ville blitt uten bompenger. Og i byene blir bompengene brukt til blant annet å legge veier utenom bomiljøer og skape tryggere og triveligere byrom. Bompengene sikrer også prinsippet at ”bruker betaler”/”forurensar betaler”. Mange opplever dette som en rettferdig skattlegging.

Samtidig bidrar veksten i antall bompengeselskaper til forvirring blant bilistene. Stadig flere bomstasjoner med ulike takster, rabatter og fritaksordninger bidrar til manglende oversikt, ressurskrevende kundebehandling og svekket forståelse av bompengesystemet.

Mange små bompengeselskap gir også unødvendig høye innkrevingskostnader. Mange av disse kostnadene kommer som konsekvens av beslutninger tatt av Statens vegvesen som eier av innkrevingsutstyret, og kan vanskelig påvirkes av selskapene. Ikke alltid understøtter disse ikke rasjonell drift. Det er det få som er tjent med. Det er med andre ord mye å hente på større grad av standardisering og å samle ressurser i Bompeng-Norge

----- (tema: Stordriftsfordeler)

Bompengeselskapenes takster, rabattordninger og fritaksordninger fastsettes på bakgrunn av vedtatt Stortingsproposisjon. Hvert bompengeprojekt blir behandlet av Stortinget. Det blir opprettet ett bompengeselskap for hvert prosjekt. Dette medfører stor variasjon i Bompeng-Norge. Takster og rabatter varierer, ofte mye.

Mylderet av selskaper, automatisk og manuell innkreving, logoer, kundeservicenumre, regninger, takster og rabatter er med å skape forvirring og misnøye blant bilister, både norske og utenlandske.

I Østlandsområdet har vi sett at dette tydelig, der er avstanden mellom de ulike bomstasjonene små og antall trafikanter stor. To av Norges største bompengeselskaper – Vegfinans og Fjellinjen – jobber for å standardisere bompenginnkrevningen på det sentrale Østlandet. Det ønskes å realisere mål fra Nasjonal transportplan der det heter at *”utviklingen bør gå i retning av fylkesvise/regionale bompengeselskap, for derigjennom å få redusert kostnadene.”* Nettopp å redusere kostnadene står sentralt i dette arbeidet.

En sammenslåing av de mange selskapene på Østlandet vil bidra til mer effektiv drift, lavere kostnader og ikke minst økt brukervennlighet. Mange bilister vil oppleve hele bompengefinansieringen som mer forståelig. For den enkelte bruker vil det å ha én part å forholde seg til være en fordel

– ett selskap – en regning – étt telefonnummer – og én nettside.

----- (tema: Brikke og automatisering)

De siste årene har andelen bilister med brikker økt kraftig. Dette er bra, og skal bidra til reduserte innkrevingskostnader.

Det er likevel en stor utfordring for mange bompengeselskaper å få bilister til å skaffe seg brikke. Det ligger et betydelig potensial for besparelser i at flere kjører med brikke. Derfor må vi som bompengeselskaper sammen med Statens vegvesen jobbe for at terskelen for å få brikke er så lav som mulig. Kanskje er tiden inne politisk for å drøfte innføring av obligatorisk brikke? Jeg registrerer også at dette siste uke har vært et tema i Aftenposten. I dag har ca 60% av den norske bilparken Autopass brikke. Med en økende grad av automatiske bomstasjoner er det spesielt utfordrende å kreve inn betaling fra utenlandske kjøretøy uten brikke.

Beregninger viser at dersom brikkeandelen i Fjellinjen *alene* øker med *bare* 1 prosentpoeng vil det redusere innkrevingskostnadene med om lag 2 millioner kroner i året. Legger man til at brikkeandelen i øvrige deler av Østlandsområdet øker, vil besparelsene blir mye større. I tillegg kommer store besparelser knyttet til andre stordriftsfordeler. Dette innebærer, praktisk talt, mindre penger til administrasjon og mer penger til det aktuelle prosjekt!

Færre bompengeselskaper som dekker større geografiske områder vil også gjøre det mer fristende for brukere å skaffe seg brikke. Økt brikkebruk vil også gi positiv økonomisk gevinst til øvrige bompengeselskaper, både i Norge og flere steder i Skandinavia og i EU. EU jobber for økt standardisering av bompengeneinnkrevningen på kontinentet. Norvegfinans og det norske fagmiljøet deltar i utviklingen av dette arbeidet.

De fleste bomstasjoner i Norge er nå automatiske. Automatiseringen skjer over hele landet. Dette er positivt for bilister. Det er bare å kjøre på!

Automatiseringen har endret mye av *hvordan* pengeinnkrevningen skjer og har bidratt til å flytte på poster i regnskapene til bompengeselskapene. Portokostnadene har økt kraftig – ikke så rart fordi mange før betalte ved passering. Samtidig har vi spart langt større beløp som vi tidligere brukte til bemanning av de manuelle stasjonene. På den negative siden er det et høyere antall passeringer som man ikke får krevd betaling for. Dette løses som sagt med obligatorisk brikke. I tillegg kreves det gode avtaler for drift, gode avtaler for service og vedlikehold. Dette er et ansvar for bompengeselskapene som Norvegfinans har jobbet mye med det siste året.

----- (tema: Regnskapspraksis)

Mange er negative til bompenger, og det er viktig at bompengeselskapene har en ryddig opptreden og ikke bidrar til å skape unødig irritasjon. Likevel viser en rekke befolkningsundersøkelser at et flertall er for bompenger *gitt at pengene brukes på vei og kollektive transportløsninger*.

Det er mange som ikke kjenner til hvilke prosjekter bompengene konkret brukes til. Mange tror at pengene slukes av den store statskassa og/eller at bompengeselskapene har overskudd. Her mener jeg at veimyndighetene sammen med bompengeselskapene har en stor kommunikasjonsutfordring.

En årsak til forvirring omkring *hva som faktisk brukes på vei* kan knyttes til forskjellig praksis i bompengeselskapenes regnskapsføring. Det kan også skyldes forskjellige typer prosjekter, eks forskuddsfinansiering eller parallellfinansiering .

Mediene sammenligner med jevne mellomrom effektiviteten til bompengeselskapene. Bompengeselskapene har svært ulikt utgangspunkt for å være effektive. Lav trafikk og høye takster gir nødvendigvis et helt annet utgangspunkt enn høy trafikk og lave takster. Vi er opptatt av å være effektive bompengeselskaper som skal oppfylle vårt mandat fra staten. Men det er viktig at grunnlaget for sammenligning er reelt. Ulik praksis gir et feilaktig sammenligningsgrunnlag av andelen som faktisk går til vei.

----- (tema: Avslutning)

Mange av de utfordringene og mulighetene jeg nå så vidt har berørt, vil vi nok få høre mer om i dag og i morgen. Vi skal få høre mange interessante foredragsholdere og reise på spennende utflukt.

Norvegfinans formål er å organisere samarbeid mellom norske vegfinansieringsselskaper og ivareta våre felles interesser. Denne konferansen er en fin arena for å gjøre nettopp dette. Årets konferanse er den 23. i rekken, og konferansen er en godt etablert tradisjon og en viktig arena for Norges samferdselsutvikling.

Velkommen til årets Norvegkonferanse i Bergen!