

Elisabeth H. Mathisen

Dato: **04/05/2026**
Saksnummer: **2026/844**
Deres referanse: **2026/27578**
Saksbehandler: Bjørn Inge Midtgård

Høring om eierskapet til AutoPASS kjerne

Bakgrunn

Statens vegvesens utredning om eierskapet til AutoPASS kjerne er nå på høring med høringsfrist 19. juni. Eierene av Ferde har i Eiermøter bedt om at Ferde kommer med innspill til eiernes hørings svar. Ferde vil også avgi en egen høringsuttalelse, nærmere høringsfristen. Denne vil bygge på og ha de samme posisjonene som i innspillet nedenfor. Men i tillegg vil vi fokusere mer på de tekniske sidene ved AutoPASS kjerne og prosessen rundt utarbeidingen av utredningen.

Ferdes anbefalinger

Det er det helt essensielt at bompengeselskapene har hånd om hele verdikjeden sin, inklusive eierskapet til AutoPASS kjerne, for å kunne optimalisere innkrevingen. Dette er også i samsvar med rollefordelingen i bompengereformen, der det skilles mellom den operative rollen som bompengeselskapene har og den tilsyns- og myndighetsrollen som Statens vegvesen har. Ferde anbefaler derfor Alternativ A1, dvs. at AutoPASS kjerne blir eid av de regionale bompengeselskapene. Det er viktig at ansvar, myndighet og beslutningskraft samlokaliseres der forretningsrisikoen ligger- hos bompengeselskapene.

Ferde ser på AutoPASS kjerne først og fremst som et operativt verktøy i bompenginnkrevingen. Bompengene som går til AutoPASS kjerne må ikke brukes til å utvide sentral statlig digital styringskapasitet som har diffuse fremtidige formål.

Merknader til høringen

Optimalisering gjennom lokal forankring av eierskap og styring

Ferde vil understreke fylkeskommunenes rolle som eiere, og ofte også oppdragsgivere, for de regionale bompengeselskapene. I tillegg er det fylkeskommunene som garanter for bompengeselskapenes låneopptak. Det fylkeskommunale garantiansvaret var en av hovedbegrunnelsene i bompengereformen for det fylkeskommunale eierskapet av de

Ferde AS

● POSTADRESSE:
Postboks 2623
5836 BERGEN

● ORG.NUMMER:
918 012 745

● TELEFON:
55 90 14 00

● WEB:
<https://ferde.no/>



regionale bompengeselskapene. Fra Meld. St. 25 (2014 – 2015):

«Det fylkeskommunale eierskapet må ses i sammenheng med fylkeskommunenes garanti for bompengeselskapenes lån og den lokalpolitiske prosessen som del av grunnlaget for hvert enkelt bompengeprojekt.»

Sett i lys av det fylkeskommunale eierskapet og garantiansvaret er det helt essensielt at bompengeselskapene har hånd om hele verdikjeden, inklusive eierskapet og styringsretten til den delen av innkrevningen som ligger i AutoPASS kjerne. AutoPASS kjerne er fullt ut finansiert av bompenger fra bompengeprojekter og er balanseført i bompengeselskapenes regnskaper. Ferde vil understreke at det er viktig å ikke svekke de regionale, eierstyrte fagmiljøene som ble etablert gjennom bompengereformen. Overføring av AutoPASS kjerne til Statens vegvesen medfører sentralisering av beslutningsmyndighet og prioriteringsmakt vekk fra det regionale nivået. Forvaltningsansvar og kompetanse vil bli sentralisert. Fylkeskommunene mister da innflytelse over prioriteringer, utvikling og kostnadsnivå i et system som er en forutsetning for lokale bompengeprojekt.

Ferde vil understreke overfor Agder fylkeskommune at kompleksiteten i bompengeselskapenes verdikjede krever at de som utvikler og drifter systemet forstår domenet i dybden, og dette derfor ikke bør settes ut til en tredjepart. I dette tilfellet vil Statens vegvesen være en tredjepart uten den nødvendige domenekompetansen og eierskapet til bompengειnnkreving. Erfaringsmessig er også IKT- utvikling i statlig regi tungvint og kostnadskrevennde.

Bompengereformens rollefordeling

Bompengereformen av 2015 (Meld. St. 25, 2014–2015 «På rett vei») hadde som et av sine sentrale mål å etablere et tydelig skille mellom myndighetsoppgaver og operative oppgaver i bompengesektoren. Statens vegvesen skulle konsentrere seg om sin myndighets – og tilsynsrolle, mens de regionale bompengeselskapene skulle ivareta de operative oppgavene som muliggjør innkrevningen. Samferdselsdepartementet fulgte opp dette i brev av 17. mars 2017 til fylkeskommunene, der det ble lagt til grunn at operative oppgaver skulle overføres til bompengeselskapene når disse hadde etablert et forpliktende samarbeid. AutoPASS kjerne er én av de mest sentrale operative komponentene i verdikjeden for bompengειnnkreving. Bompengeselskapene vil ta nødvendige steg for å realisere en felleseid juridisk enhet for eierskapet til AutoPASS kjerne, om Samferdselsdepartementet velger alternativ A1.

Utredningens anbefaling om A0+ står i direkte motsetning til føringene fra bompengereformen. Den utviser skillet mellom myndighet/tilsyns rollen og den operative driftsrollen. Det vises ikke til noe nytt politisk vedtak som eksplisitt endrer reformens grunnleggende rolle- og ansvarsdeling. Tydelig rolledeling mellom myndighetsutøvelse og



operativ drift er avgjørende for å sikre et velfungerende og legitimt bompengesystem. I utredningen blir det argumentert for at bompengereformens intensjoner er oppfylt så lenge Statens vegvesen har etablert et tydelig internt skille mellom myndighetsoppgaver og driftsoppgaver. Bompengeselskapene mener at dette skillet ikke er tilstrekkelig i forhold til bompengereformens intensjoner om rendyrking av roller.

Det strategiske retningsvalget

Statens vegvesen ber i høringsbrevet om høringspartenes syn på det strategiske retningsvalget som anbefalingen innebærer; der AutoPASS kjerne også blir sett på som et verktøy for å støtte andre transportpolitiske mål. Det statlige eierskapet er i utredningen delvis begrunnet med at AutoPASS kjerne kan bli et strategisk verktøy for nasjonal transportpolitikk. Ferde er negativ til at bompengefinansierte IT-systemer brukes til å utvide sentral statlig digital styringskapasitet med diffuse formål. Dessuten svekkes muligheten til å tilpasse løsninger til regionale behov og prioriteringer når styringen av dette IT-systemet legges til et statlig organ som har flere nasjonale formål som AutoPASS kjerne skal understøtte.

Ferde vil påpeke til Agder fylkeskommune at utredningen fremstilles som en teknisk eierskaps sak, mens i realiteten flyttes styring, oppgaver og makt permanent i bompengesektoren. Til tross for at bompengereformen la til grunn at operative oppgaver skulle flyttes fra staten til bompengeselskapene, brukes i utredningen et svakt dokumentert behov for avklaringer som begrunnelse for å samle eierskap, styring og operativ makt hos Statens vegvesen. Dermed gjøres et reelt politisk valg om styringsmodell om til en tilsynelatende teknisk forvaltningsbeslutning.

Bruk av data

Sekundær bruk av bompengedata til andre transportpolitiske formål forutsetter ikke statlig eierskap av kjerneløsningen. Det kan etableres regler som sikrer tilgang til nødvendige data. Tilsyns- og myndighetsrollen er nettopp ment å sikre tilgang og etterlevelse – ikke operativ drift. Eierskap og datatilgang er to ulike styringsnivåer, og bør ikke blandes.

Sikkerhet i innkrevningen

Statlig eierskap er heller ikke en forutsetning for å ivareta nasjonal sikkerhet i AutoPASS kjerne. Nødvendige sikkerhetstiltak og krav vil være de samme uavhengig av eierskapsmodell, og at alternative eiere kan underlegges Sikkerhetsloven dersom dette anses nødvendig. Annen kritisk infrastruktur i Norge — elektrisitet, fiber, telekom, betalingssystemer — eies og driftes i stor grad av ikke-statlige aktører, men underlegges likevel strenge sikkerhetskrav gjennom regulering og tilsyn.



Spørsmålet om eierskap er dermed et politisk valg om styring, ikke et sikkerhetsmessig imperativ. Statlig sentralisering av med geografisk plassering i Oslo er i denne sammenheng langt fra nødvendig.

Oppsummering

Utredningen viser at alternativene A0+ og A1 er tilnærmet likeverdige i samfunnsøkonomisk forstand. Det avgjørende skillet mellom alternativene ligger derfor ikke i økonomi, men i styringsmodell og rollefordeling.

Ferde anbefaler Alternativ A1; at AutoPASS kjerne blir eid av de regionale bompengeselskapene. Ferde mener at alternativ A1 er det alternativet som best ivaretar bompengereformens mål om effektiv innkreving. Det er viktig at ansvar, myndighet og beslutningskraft samlokaliseres der forretningsrisikoen ligger- hos bompengeselskapene.

Med hilsen

Trond Juvik
administrerende direktør

Bjørn Inge Midtgård
myndighetskontakt

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Mottaker(e):

Agder fylkeskommune
Steinar Sørheim
Elisabeth H. Mathisen
Jostein Akselsen