

## Bompengeprosjekter - veiledning

### Oppdatert endringslogg

Referanse			Endring	Konsekvens/praksisendring
Dato	Kap.	Avsnitt		
<b>Versjon 1.9</b> <b>18.12.2023</b>				
	Hele veilederen		Oppdatert vedlegg: Takstretningslinjene og henvisninger til takstretningslinjene.	Oppdatert til nyeste versjon
	Hele veilederen		Fjernet: Regionale bompengeselskaper og endret til: Bompengeselskaper	Presisering: fjernet ordet «regional»
	Hele veiledere		Fjernet: Elektronisk brikke og endret til: Brikke.	Presisering: Fjernet ordet «elektronisk»
	1	8.3	Endret tekst: Anskaffe, implementere, vedlikeholde, drifte og eie vegkantutstyr <b>Til: Anskaffe, implementere, vedlikeholde og drifte felles innkrevingsutstyr</b>	Presisering
	5	5.2	Endret tekst: Når det gjenstår om lag to år av innkrevingsperioden skal det utarbeides en plan for avviklingen <b>Til: Bompengeselskapene har ansvar for å planlegge avvikling i god tid før innkrevingsperiodens slutt</b>	Presisering
	6	3.3	Første avsnitt endret tekst: Innenfor takstgruppene beskrevet over legges følgende takstklasser til grunn for takstdifferensiering <b>Til: Følgende takstklasser legges til grunn for takstdifferensiering innenfor takstgruppene:</b>	Presisering
	6	3.3	Tabell endret fra:	Endring av tabell

			<p>Takstgruppe 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nullutslipp</li> <li>• Ladbar hybrid</li> <li>• Andre (bensin, gass, etanol etc.)</li> <li>• Diesel</li> </ul> <p>Takstgruppe 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nullutslipp</li> <li>• Ladbar hybrid</li> <li>• Euro VI</li> <li>• Pre- Euro VI</li> <li>• Gass</li> </ul> <p><b>Til:</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><b>Takstgruppe 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Andre drivstofftyper (bensin, gass, etanol, etc.)</li> <li>- Euro VI)</li> <li>- Diesel</li> <li>- Ladbar hybrid</li> <li>- Nullutslipp</li> </ul> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><b>Takstgruppe 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Euroklasse (Euri VI og Pre-</li> <li>- Gass</li> <li>- Ladbar hybrid</li> <li>- Nullutslipp</li> </ul> </td> </tr> </table>	<p><b>Takstgruppe 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Andre drivstofftyper (bensin, gass, etanol, etc.)</li> <li>- Euro VI)</li> <li>- Diesel</li> <li>- Ladbar hybrid</li> <li>- Nullutslipp</li> </ul>	<p><b>Takstgruppe 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Euroklasse (Euri VI og Pre-</li> <li>- Gass</li> <li>- Ladbar hybrid</li> <li>- Nullutslipp</li> </ul>	
<p><b>Takstgruppe 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Andre drivstofftyper (bensin, gass, etanol, etc.)</li> <li>- Euro VI)</li> <li>- Diesel</li> <li>- Ladbar hybrid</li> <li>- Nullutslipp</li> </ul>	<p><b>Takstgruppe 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Euroklasse (Euri VI og Pre-</li> <li>- Gass</li> <li>- Ladbar hybrid</li> <li>- Nullutslipp</li> </ul>					
	6	3.3	<p>Tekst under punkt 6.3.3 endret fra: Kjøretøy uten dokumentert drivstofftype eller motoregenskaper blir belastet med høyeste takstklasse innen den takstgruppe kjøretøyet tilhører.</p>	<p>Omskrivinger under dette punkt grunnet nye føringer i takstretningslinjene. Nytt om gassdrevne kjøretøy i</p>		

		<p>Bestemmelsen om at kjøretøy i takstgruppe 2 som hovedregel skal betaler det dobbelte av grunntakst for kjøretøy i takstgruppe 1, gjelder også ved bruk av miljødifferensierte takster. For at dette prinsippet skal kunne ivaretas må det beregnes gjennomsnittstakster også for takstgruppe 1 og 2 basert på takst pr takstklasse, i tillegg til den totale gjennomsnittstaksten for prosjektet.</p> <p>Takstklasse gass gjelder alle gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2 som ikke er omfattet av takstklassen nullutslippskjøretøy. Hydrogengass er omfattet av takstklasse nullutslippskjøretøy.</p> <p>For nullutslippskjøretøy kan det i takstgruppe 1 fastsettes en takst på inntil 70 pst. av normaltakst.</p> <p>Takst etter takstklasse gjelder uavhengig av om kjøretøyet er tilknyttet gyldig brukeravtale og brikke.</p> <p>I brev av 2. april 2019 (ref. Vedlegg 4: Kilder og grunnlagsdokumenter) har Samferdselsdepartementet åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere innenfor kategorien nullutslippskjøretøy. Inntil det opprettes nye takstklasser kan det gis fritak til nullutslippskjøretøy en lokalt ikke ønsker skal bli belastet med bompenger.</p> <p><b>Til:</b> <b>Takst etter takstklasse gjelder uavhengig av om kjøretøyet er tilknyttet gyldig brukeravtale og brikke.</b></p>	takstklasse 2 og El varebiler.
--	--	--	--------------------------------

		<p><b>Kjøretøy uten dokumentert drivstofftype, motoregenskaper eller egenskaper gitt for en underklasse blir belastet høyeste takst innen den takstgruppe kjøretøyet tilhører, ref. Brev av 08.09.2023 fra Samferdselsdepartementet «Fritak/reduisert bompengetakst for lette el-varebiler og tunge gasskjøretøy.</b></p> <p><b>Bestemmelsen om at kjøretøy i takstgruppe 2 som hovedregel skal betale det dobbelte av grunntakst for kjøretøy i takstgruppe 1, gjelder også ved bruk av miljødifferensierte takster. For at dette prinsippet skal kunne ivaretas må det beregnes gjennomsnittstakster også for takstgruppe 1 og 2 basert på takst pr takstklasse, i tillegg til den totale gjennomsnittstaksten for prosjektet.</b></p> <p><b>Takstklasse gass gjelder alle gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2, med unntak av kjøretøy som er registrert med kode 6 (hydrogen) i Autosys fordi dette er kategorisert som nullutslippskjøretøy, ref. Brev av 5. juli 2022 Myndighet til å fatte takstvedtak knyttet til gassdrevne kjøretøy (GA) i takstklasse 2 (tunge kjøretøy) - delegering av fullmakt.</b></p> <p><b>For nullutslippskjøretøy er det åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere takstklasse nullutslipp i underklasser. Bruk av takstklasser og eventuelle underklasser tilpasses det enkelte bompengeprosjektet. Kjøretøyene som gis takst etter en underklasse må kunne identifiseres i Autosys, ref. Brev av 08.09.2023 fra Samferdselsdepartementet «Fritak/reduisert bompengetakst for lette el-varebiler</b></p>	
--	--	---	--

			og tunge gasskjøretøy». Nullutslippskjøretøy skal ikke betale mer enn 70% av takstklasse bensin/ Euro VI for henholdsvis takstgruppe 1 og 2, ref. Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023).	
	6	3.6	<p>Endret tekst i avsnitt fra: Ved planlegging av nye bompengeprosjekter skal det legges til grunn betaling fra nullutslippskjøretøy i takstgruppe på inntil 70 av ordinær takst etter brikkerabatt. For takstgruppe 2 legges det til grunn 0 prosent av taksten på konvensjonelle kjøretøy til grunn. Det kan gjennom lokalpolitiske vedtak fastsette proSENTSATSER som avviker fra denne anbefalingen så lenge rabatten ikke er under 50 prosent av ordinær takst</p> <p><b>Til: Ved planlegging av nye bompengeprosjekter skal det legges til grunn betaling fra nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 av ordinær takst etter brikkerabatt. For takstgruppe 2 legges det til grunn 0 prosent av taksten på konvensjonelle kjøretøy. Det kan gjennom lokalpolitiske vedtak fastsette proSENTSATSER som avviker fra denne anbefalingen så lenge rabatten ikke er under 50 prosent av ordinær takst.</b></p>	Korrigerings av tekst av takstgruppe
	6	3.6	<p><b>Ny tekst:</b></p> <p><b>Elektrisk drevet varebil (N1)</b>  Det er åpnet for at lokale myndigheter kan gi fritak eller reduserte takster for elektrisk drevet varebil (N1) i takstklasse 1, ref. Brev av 08.09.2023 fra Samferdselsdepartementet «Fritak/ redusert</p>	Ny tekst om elektrisk drevet varebil (N1) og Gasskjøretøy (GA)

			<p><b>bompengetakst for lette el-varebiler og tunge gasskjøretøy».</b></p> <p><b>Gasskjøretøy (GA)</b>  <b>Det er åpnet for at lokale myndigheter kan gi fritak eller reduserte takster for gasskjøretøy GA i takstklasse 2, ref. Brev av 08.09.2023 fra Samferdselsdepartementet «Fritak/ redusert bompengetakst for lette el-varebiler og tunge gasskjøretøy».</b></p>	
	6	3.6	<p><b>Endring av tekst første avsnitt fra:</b> Med passeringstak menes en ordning med tak for antall betalbare passeringer pr. kjøretøy som det skal betales innenfor en kalendermåned. Et passeringstak er en storbrukerrabatt som vil sikre at enkelte trafikanter ikke får en urimelig høy økonomisk belastning.</p> <p><b>Til: Et passeringstak er en storbrukerrabatt som vil sikre at enkelte trafikanter ikke får en urimelig høy økonomisk belastning.</b></p> <p><b>Med passeringstak menes en ordning med et øvre tak for antall betalbare passeringer per kjøretøy som det skal betales innenfor en kalendermåned.</b></p>	Omstrukturering av avsnitt for presisering.
	6	3.6	<p>Nytt avsnitt «timesregel som rabatt»: Dersom tidsrommet hvor det kun skal belastes én passering per kjøretøy overstiger 60 minutter i bomringer eller over 30 minutter i enkeltprosjekt, anses dette som rabatt og krever gyldig avtale og brikke, ref. 6.3.5 Timesregel.</p>	Ny tekst med presisering om timesregel som rabatt.
	6	5	<p>Endret tekst fra: Vegdirektoratet som takstmyndighet fatter vedtak om de takster som skal gjelde ved</p>	Presisering ved søknad om takstendringer

			<p>oppstart av innkrevingen i et bompengeprojekt. Vegdirektoratet fatter også alle vedtak om realitetsendringer i takstopplegget. Ansvaret for å fatte vedtak om prisjustering av fastsatte takster er lagt til Vegdirektoratet. Alle vedtak skjer etter søknad fra bompengeselskapet som er gitt tillatelse til bompengennekkningen, det vil si der det foreligger en prosjektavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet.</p> <p><b>Til: Vegdirektoratet som takstmyndighet fatter vedtak om de takster som skal gjelde ved oppstart av innkrevingen i et bompengeprojekt. Vegdirektoratet fatter også alle vedtak om realitetsendringer i takstopplegget. Ansvaret for å fatte vedtak om prisjustering av fastsatte takster er lagt til Vegdirektoratet. Det er kun bompengeselskapene som kan sende søknad om takstendringer.</b></p>	
	6	5	<p>Endret tekst fra: Alle takstvedtak skal kunngjøres senest fire uker før gjennomføring. Det er bompengeselskapet i samråd med Statens vegvesen som skal sørge for offentlig kunngjøring. Kunngjøringen skal skje på bompengeselskapets nettsider og gjennom de kanaler bompengeselskapet finner det mest hensiktsmessig å nå fram til publikum. Bompengeselskapet dekker kostnadene til kunngjøringen. I kunngjøringen må det opplyses om klagegang</p> <p><b>Til: Takstvedtak skal kunngjøres senest fire uker før gjennomføring. Ved avvik skal begrunnelsen fremkomme i takstvedtaket og avvik skal være til gunst for trafikanten. Det er bompengeselskapet i</b></p>	<p>Presisering om hvem som har adgang til å sende en søknad om takstendringer</p>

			<p>Samråd med Statens vegvesen som skal sørge for offentlig kunngjøring. Kunngjøringen skal skje på bompengeselskapets nettsider og gjennom de kanaler bompengeselskapet finner det mest hensiktsmessig å nå fram til publikum. Bompengeselskapet dekker kostnadene til kunngjøringen. I kunngjøringen må det opplyses om klagegang.</p>	
	6	5.4	<p>Endret tekst fra: Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra garantisten(e) før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak.</p> <p>I bypakker må man i tillegg ha lokalpolitisk tilslutning fra berørte kommuner.</p> <p>Til: Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene.</p> <p>I bypakker må man ha lokalpolitisk tilslutning fra berørte kommuner.</p>	Korrigerings av tekst
	7	4.1.1	<p>Endret tekst fra: Statens vegvesen v/Transport og samfunn har ansvar for anskaffelse og forvalte kjerneløsningen i AutoPASS. Kjerneløsningen omfatter sentralt innkrevingsutstyr som er felles for alle aktørene i AutoPASS Samvirket, blant annet AutoPASS HUB, AutoPASS IP og kommunikasjonsnettverket til bomstasjonene.</p> <p><b>Til: Statens vegvesen v/Transport og samfunn har ansvar for å utvikle og forvalte kjerneløsningen i</b></p>	Presisering: Ord «anskaffelse» er fjernet i denne setningen og er erstattet med «å utvikle».



			<b>AutoPASS. Kjerneløsningen omfatter sentralt innkrevingsutstyr som er felles for alle aktørene i AutoPASS Samvirket, blant annet AutoPASS HUB, AutoPASS IP og kommunikasjonsnettverket til bomstasjonene.</b>	
	7	4.1.2	<p>Endret tekst fra: Som det framgår i kapittel 7.2.1 har bompengeselskapene (operatørene) ansvar for anskaffelse, eierskap og forvaltning av det utstyret de trenger for å utføre sine oppgaver knyttet til innkrevingen, det vil si vegkantutstyret og operatørløsning.</p> <p><b>Til: Som det framgår i kapittel 7.2.1 har bompengeselskapene (operatørene) ansvar for utvikling og forvaltning av det utstyret de trenger for å utføre sine oppgaver knyttet til innkrevingen, det vil si vegkantutstyret og operatørløsning.</b></p>	Presisering: Endret fra «anskaffelse og eierskap til utvikling og forvaltning».
<b>Versjon 1.8 03.07.2023</b>	Hele Veilederen		Oppdatert vedlegg: Takstretningslinjene og henvisninger til takstretningslinjene.	Oppdatert til nyeste versjon
	Hele Veilederen		Gått gjennom litteraturhenvisninger og kryssreferanser	
	Hele Veilederen		«Gyldig avtale elektronisk brikke» byttet til: «Gyldig brukeravtale og brikke»	Presisering
	2	6.3	Ny tekst: «Frem til bompengeneinnkrevingen startes, kan Vegdirektoratet prisjustere takstene med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg. I innkrevingsperioden kan Vegdirektoratet fastsette prisjusterte takster i samsvar med Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks.»	Presisering om prisjustering av takstene
	3	2.3	Byttet tekst: «Hvis det ikke foreligger nødvendig oversikt for å fastsette åpningstidspunktet ved inngåelse av avtalen, skal tidspunkt for vegåpning avtales så snart dette er tilstrekkelig avklart.	Omformulering av tekst

			Nøyaktig tidspunkt for vegåpning skal være avtalt senest tre måneder før åpning. For nærmere omtale av hva som kreves avklart før vegåpning, se Vedlegg 1: Vedlegg 4 til prosjektavtalen. For noen prosjekter er driftsavtalen mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet fortsatt gjeldende.» <b>til: «Vegåpning og start av innkreving reguleres nærme mellom oppdragsgiver og bompengeselskap i en finansieringsavtale.»</b>	
	3	2.3	Byttet tekst: «Det følger av finansieringsavtalen pkt. 6.1 at dersom tidspunktet for åpning av vegen blir forsinket og oppstart av bompeneinnkrevingen blir forsinket som følge av dette, skal oppdragsgiver dekke bompengeselskapets økte finansierings-, drifts- og administrasjonskostnader som følge av forsinkelsen.» <b>Til: Det følger av pkt. 6.1 i fastsatt mal for finansieringsavtalen at dersom tidspunktet for åpning av vegen blir forsinket og oppstart av bompeneinnkrevingen blir forsinket som følge av dette, skal oppdragsgiver dekke bompengeselskapets økte finansierings-, drifts- og administrasjonskostnader som følge av forsinkelsen.</b>	Presisering ved henvisning til finansieringsavtalen.
	6	1	Ny tekst avsnitt 5: «Endelig lokalpolitisk behandling av takst- og rabattsystemet skal være gjennomført før framlegg for stortinget. Etter stortingsbehandlingen av saken er takstopplegget et forhold mellom takstmyndighet og bompengeselskap med garantist(er). Unntaket er prosjekt med miljødifferensiering hvor det er gitt mer lokalpolitisk handlingsrom ref. kap. 6.3.3.»	Presisering av lokalpolitisk handlingsrom etter stortingsbehandling.
	6	3.1	Avsnitt tre endret tekst: «I grunnlagsdokumentene for en bompengesak skal gjennomsnittstaksten for	Presisering

			<p>prosjektet legges til grunn for beregninger av framtidige inntekter, mens det gis et anslag på de grunntakstene som vil gjelde i den enkelte bomstasjonen. Gjennom stortingsbehandlingen av saken fastsettes gjennomsnittstakst og øvrige forutsetninger for takst- og rabattopplegget for prosjektet, herunder det relative forholdet mellom takstgrupper og takstklasser, det relative forholdet for takstene mellom bomstasjoner (gjelder i prosjekter med flere bomstasjoner der takstene er ulike), fritaksordninger og eventuelt bruk av rabattordninger som for eksempel timesregel og månedstak.» Til: I grunnlagsdokumentene for en bompengesak skal gjennomsnittstaksten for prosjektet legges til grunn for beregninger av framtidige inntekter, mens det gis et anslag på de grunntakstene som vil gjelde i den enkelte bomstasjonen. Gjennom stortingsbehandlingen av saken fastsettes gjennomsnittstakst og øvrige forutsetninger for takst- og rabattopplegget for prosjektet. Takst og rabattopplegget innebærer blant annet det relative forholdet mellom takstgrupper, det relative forholdet for takstene mellom bomstasjoner (gjelder i prosjekter med flere bomstasjoner der takstene er ulike), fritaksordninger og eventuelt bruk av rabattordninger som for eksempel timesregel og passeringstak.</p>	
	6	3.1	<p>Ny tekst: «Anslag på grunntakstene gir det relative forholdet mellom takstgruppene som skal ligge fast. I prosjekt med miljødifferensiert takster må det gis anslag for gjennomsnittstakst for takstgruppe 1 og 2 i prosjekter som grunnlag for det relative forholdet mellom takstgruppe 1 og 2.»</p>	<p>Forholdet mellom takstgrupper i miljødifferensierte takstopplegg.</p>

	6	3.1	Ny tekst: «Ved bruk av miljødifferensierte takster i en bomring med parallellinnkrevning i et byområde kan det gjøres endringer i det relative forholdet mellom takstklasser, underklasser og bomsnitt.»	Forholdet mellom takstklasser i miljødifferensierte takstopplegg.
	6	3.1	Ny tekst: «Gjennom stortingsbehandlingen av et bompengeprojekt, slutter stortinget seg til en gjennomsnittstakst. Dette omtales som «fastsatt gjennomsnittstakst» for innkrevningen.»	Presisering
	6	3.1	Ny tekst: «Når et innkrevingsprosjekt er satt i drift, kan den virkelige gjennomsnittsinntekten pr. passering beregnes. Dette omtales som den «faktisk gjennomsnittstakst».»	Presisering
	6	3.2	<p>Byttet tekst:</p> <p>«Det benyttes to takstgrupper:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, samt kjøretøy i kjøretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale. M1 er biler for persontransport med maksimum åtte sitteplasser i tillegg til førersetet og omfatter bobiler, campingbiler og enkelte større personbiler.</li> <li>• Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, ekskl. kjøretøy i kjøretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale»</li> </ul> <p><b>Til:</b>  <b>Det benyttes to takstgrupper:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg</b></li> </ul>	Presisering. Flyttet tekst om Kjøretøykategori M1 som tidligere stod under takstgruppe 1 til kapittel 6.3.6 «Rabatter».

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg</b></li> </ul>	
	6	3.2	Fjernet tekst: «Taksten som fastsettes pr. takstgruppe og eventuelt takstklasser før eventuelle. rabatter omtales også som grunntakster.»	Fjernet da tekst er nevnt tidligere i Veileder.
	6	3.3	<p>Endret tekst:</p> <p>«Takstgruppe 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nullutslipp</li> <li>• Ladbar hybrid</li> <li>• Euro VI</li> <li>• Pre- Euro VI»</li> </ul> <p>Til:</p> <p><b>Takstgruppe 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nullutslipp</b></li> <li>• <b>Ladbar hybrid</b></li> <li>• <b>Euro VI</b></li> <li>• <b>Pre- Euro VI</b></li> <li>• <b>Gass</b></li> </ul>	Nytt punkt «gass» tatt inn i takstgruppe 2.
	6	3.3	Ny tekst: «Bestemmelsen om at kjøretøy i takstgruppe 2 som hovedregel skal betaler det dobbelte av grunntakst for kjøretøy i takstgruppe 1, gjelder også ved bruk av miljødifferensierte takster. For at dette prinsippet skal kunne ivaretas må det beregnes gjennomsnittstakster også for takstgruppe 1 og 2 basert på takst pr takstklasse, i tillegg til den totale gjennomsnittstaksten for prosjektet.»	Presisering av forholdet mellom takstgrupper i miljødifferensierte takster.
	6	3.3	Fjernet tekst: «Når det gjelder takst for nullutslippskjøretøy vises det til Prop. 87 S (2017-2018) der det står: «I bypakker med miljødifferensierte	Oppdatert tekst om takst for nullutslippskjøretøy.

			<p><i>takster skal nullutslippskjøretøy ikke betale mer enn 50 prosent av det bensindrevne kjøretøy betaler». I Prop. 6 L (2018-2019) om parkeringsavgift for nullutslippskjøretøy, er dette presisert med at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn halvparten av den laveste prisen som tilbys for bensin- eller dieseldrevne kjøretøy.»</i></p> <p>Erstattet med ny tekst:  <b>«Takstklasse gass gjelder alle gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2 som ikke er omfattet av takstklassen nullutslippskjøretøy.</b></p> <p><b>Hydrogengass er omfattet av takstklasse nullutslippskjøretøy.</b>  <b>For nullutslippskjøretøy kan det i takstgruppe 1 fastsettes en takst på inntil 70 pst. av normaltakst»</b></p>	
	6	3.3	<p>Ny tekst:</p> <p><i>«I tråd med Samferdselsdepartementets brev av 4. august og 5. november 2020, kan lokale myndigheter i bomringer med miljødifferensierte takstene foreta justeringer av takstopplegget, så lenge:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>endringene er teknisk gjennomførbare,</i></li> <li>• <i>endringene skjer innenfor fastsatt gjennomsnittstakst,</i></li> <li>• <i>det relative forholdet mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2 bevares,</i></li> <li>• <i>endringene ikke fører til lavere oppnåelse av målsetninger i stortingsproposisjon, byvekstavgift eller belønningsavtale,</i></li> </ul>	Ny tekst som omhandler handlingsrom for takstjustering i byområder

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• endringene ikke medfører vesentlige endringer i bompengeselskapenes administrative kostnader,</li> <li>• justeringene gjennomføres innenfor rammene av gjeldende takstretningslinjer»</li> </ul>	
	6	3.4	<p>Byttet tekst: «Tidsdifferensiering av takster kan innføres som trafikkregulerende tiltak i byområder, jf. veglova § 27 annet ledd. Tiltaket innebærer at det fastsettes ulike takster for ulike tider på døgnet for å ta hensyn til behov for å styre trafikkstrømmene.»</p> <p>Til: «<b>Tidsdifferensiering av takster kan innføres som trafikkregulerende tiltak i byområder, jf. veglova § 27 annet ledd. Tiltaket innebærer at det i bomring i by fastsettes ulike takster for ulike tider på døgnet for å ta hensyn til behov for å styre trafikkstrømmene.</b>»</p>	Presisering «bomring i by»
	6	3.5	<p>Nytt underkapittel «Timesregel» med ny tekst:</p> <p>«Det kan settes en øvre grense for antall passeringer pr. kjøretøy det skal betales for innen en time (timesregel) i bomringer. Hensikten med å benytte timesregel er å korrigere for utilsiktede effekter av kompliserte bomopplegg for bilistene i forhold til nytteprinsippet. Timesregelen kan gjelde for begge takstgrupper. I særskilte tilfeller kan hovedregelen om en times varighet fravikes. Dette kan for eksempel gjelde for bomringer i mindre byområder der en hel time gir stor inntektsreduksjon for prosjektet.</p> <p>Systemteknisk vil timesregel fungere slik at det er første registrerte passering i sentralsystemet som vil</p>	Endring i praksis av timesregel

			<p><i>bli belastet brukeren (bildepaseringer kan registreres senere i sentralsystemet enn brikkepasseringer). Dette gjelder uavhengig av takst for de enkelte passeringer, som for eksempel ved tidsdifferensierte takster. Det kan likevel vedtas for det enkelte prosjekt at det er høyeste takstpassering, og ikke første passering, som belastes trafikanten.</i></p> <p><i>I strekningsvise prosjekt kan det innføres timesregel der utformingen av et bomsnitt ikke lar seg gjøre uten utilsiktede effekter for trafikantene. Dette gjelder kun der kompliserte bomsnitt undergraver nytteprinsippet. Timesregelen kan da benyttes på strekningsvise prosjekt for å korrigere for dette. Dette gjelder for tilfeller hvor det ikke er fysisk mulig å plassere en bomstasjon i samsvar med nytteprinsippet. Hovedregelen er at bomstasjonene skal gis en slik plassering at dette ikke er nødvendig.</i></p> <p><i>Bruk av timesregel er uavhengig av om kjøretøyet har gyldig brukeravtale og betalingsbrikke dersom passeringer er innen 60 minutter i en bomring, eller innen 30 minutter i særskilte bomsnitt i strekningsvise prosjekt.»</i></p>	
	6	3.5	<p>Ny tekst i nytt underkapittel om «Timesregel»:</p> <p><i>«Timesregel skal ikke benyttes på tvers av ulike bompengeprojekt. Det vil innebære overtredelse av forbudet mot kryssubsidiering mellom bompengeselskapenes innkrevingsprosjekter. Stortinget har i enkeltprosjekt godtatt perioder på døgnet hvor det kun skal betales for en passering</i></p>	<p>Presisering av bruksområdet til «timesregel»</p>



			<i>innenfor dette tidsrommet. Selv om denne ordningen ofte kalles «utvidet timesregel» er dette ikke definert innenfor rammene for timesregel, men defineres som en tidsbegrenset rabattordning, og krever derfor gyldig brukeravtale og av brikke.»</i>	
	6	3.6	<p>Tekst flyttet:</p> <p><b>«Kjøretøy i kategori M1</b>  <i>Personbiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys med gyldig brukeravtale og elektronisk brikke, blir lagt inn som kjøretøy i takstgruppe 1. Kategori M1 er biler for persontransport med maksimum åtte sitteplasser i tillegg til førersetet.»</i></p>	<p>Tekst flyttet fra kapittel 6.3.2 til kapittel 6.3.6  «presisering av hva som er rabatt».</p>
	6	3.6	<p>Byttet tekst under nullutslippskjøretøy:</p> <p><i>«Ved stortingsbehandlingen av Prop. 87 S (2017-2018), jf. Innst. 380 S (2017-2018) ble det fastsatt en ordning som åpner for at nullutslippskjøretøy kan belastes med bompenger. Nullutslippskjøretøy vil etter dette belastes mellom 0-50 prosent av taksten for konvensjonelle kjøretøy i begge takstgrupper. For takstgruppe 1 gjelder den prosentvise takstreduksjonen etter brikkerabatten på 20 prosent. Nullutslippskjøretøy uten gyldig avtale og brikke belastes ordinær takst innen kjøretøyets respektive takstgruppe med unntak av bypaker med miljødifferensierte takster. Med ovennevnte stortingsbehandling falt tidligere fritaksordninger for nullutslippskjøretøy bort. For bompengeprojekt som</i></p>	<p>Omskrevet tekst:  Nullutslipp betaler inntil 70% av ordinær takst.  Endret til korrekte satser.</p>

		<p><i>allerede er behandlet i Stortinget under forutsetning av fritak for nullutslippskjøretøy, videreføres en ordning med 100 prosent rabatt for disse kjøretøyene fram til det eventuelt foreligger lokalpolitiske vedtak om betaling etter ovennevnte rammer. Ved planlegging av nye bompengeprojekter skal det legges til grunn betaling fra nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 50 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt. For takstgruppe 2 legges det til grunn 100 prosent rabatt. Det kan gjennom lokalpolitiske vedtak fastsette prosentsatser som avviker fra denne anbefalingen så lenge rabatten ikke er under 50 prosent av ordinær takst.»</i></p> <p><b><i>Til: «Ved stortingsbehandlingen av Prop. 87 S (2017-2018), jf. Innst. 380 S (2017-2018) ble tidligere fritak for el- og hydrogenkjøretøy fjernet, og det ble åpnet for at nullutslippskjøretøy kan belastes bompenger.</i></b></p> <p><b><i>Nullutslippskjøretøy med gyldig brukeravtale og brikke vil jf. og Prop 1 S (2022- 2023) /Innst. 13 S (2022-2023) belastes mellom 0-70 prosent av taksten for konvensjonelle kjøretøy i takstgruppe1. For takstgruppe 1 gjelder den prosentvise takstreduksjonen etter brikkerabatten på 20 prosent. Nullutslippskjøretøy uten gyldig brukeravtale og brikke belastes ordinær takst innen kjøretøyets respektive takstgruppe med unntak av bypakker med miljødifferensierte takster. Nullutslippskjøretøy innen takstgruppe 2 kan belastes mellom 0-50 prosent av taksten for konvensjonelle kjøretøy. Hvilken prosentsats som skal legges til grunn for</i></b></p>	
--	--	---	--

			<p><b>nullutslippskjøretøy fastsettes av lokale myndigheter.</b></p> <p><b>Ved planlegging av nye bompengeprojekter skal det legges til grunn betaling fra nullutslippskjøretøy i takstgruppe på inntil 70 av ordinær takst etter brikkerabatt. For takstgruppe 2 legges det til grunn 0 prosent av taksten på konvensjonelle kjøretøy til grunn. Det kan gjennom lokalpolitiske vedtak fastsette presentsatser som avviker fra denne anbefalingen så lenge rabatten ikke er under 50 prosent av ordinær takst.»</b></p>	
	6	3.6	<p>Endret tekst: «Med passeringstak menes en ordning med tak for antall passeringer pr. kjøretøy som det skal betales innenfor en kalendermåned. Et passeringstak er en storbrukerrabatt som vil sikre at enkelte trafikanter ikke får en urimelig høy økonomisk belastning.»</p> <p>Til: <b>«Med passeringstak menes en ordning med tak for antall betalbare passeringer pr. kjøretøy som det skal betales innenfor en kalendermåned. Et passeringstak er en storbrukerrabatt som vil sikre at enkelte trafikanter ikke får en urimelig høy økonomisk belastning.»</b></p>	Endret tekst med presisering: Betalbare passeringer
	6	3.6	<p>Fjernet punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passeringstak skal som hovedregel ikke kunne kombineres med individuelle fritaksordninger som ikke er omtalt i takstretningslinjene.</li> </ul>	Punkt fjernes grunnet da den er overflødig pga. presisering om betalbare passeringer i punkt ovenfor.
	6	3.6	<p>Ny tekst: «Ved overgangen til nytt takst- og rabattregime ble det gjort flere unntak mht. passeringstak og</p>	Presisering for tidligere unntak som ikke legger

			<p><i>timesregel – dette var unntak tillatt av stortinget for å kompensere for opphør av lokale rabattavtaler og disse takstoppleggene skal ikke brukes som eksempel på praksis for nye prosjekt.»</i></p>	<p>presedens for senere prosjekter.</p>
	6	3.6	<p>Tekst fjernet:</p> <p>Timesregel</p> <p>Det kan settes en øvre grense for antall passeringer pr. kjøretøy det skal betales for innen en time (timesregel) i bomringer. Hensikten med å benytte timesregel er at slike ordninger kan redusere ulempene for trafikanter som har et reisemønster som medfører uforholdsmessig mange passeringer, for eksempel i forbindelse med transport til og fra barnehage nær en bomstasjon/bomsnitt.</p> <p>Timesregelen kan gjelde for begge takstgrupper. For å få nytte av timesregel kreves gyldig avtale og elektronisk brikke. I særskilte tilfeller kan hovedregelen om en times varighet fravikes. Dette kan for eksempel gjelde for bomringer i mindre byområder der en hel time gir stor inntektsreduksjon for prosjektet.</p> <p>Systemteknisk vil timesregel fungere slik at det er første registrerte passering i sentralsystemet som vil bli belastet brukeren (bildepaseringer kan registreres senere i sentralsystemet enn brikkepasseringer). Dette gjelder uavhengig av takst for de enkelte passeringer, som for eksempel ved tidsdifferensierte takster.</p>	<p>Tekst fjernet fra rabatter til underkapittel: Takst og rabattstruktur og omskrevet.</p>

			I enkeltprosjekter utenfor byområder kan det i særskilte tilfeller innføres timesregel der plassering av et bomsnitt kan medføre at enkelte brukergrupper belastes uforholdsmessig mye. Hovedregelen er imidlertid at bomstasjonene skal gis en slik plassering at dette ikke er nødvendig.	
	6	3.7	<p>Ny tekst:</p> <p>«Fritak er søknadsbasert og betinger at det er knyttet gyldig brukeravtale og brikke til kjøretøyet. Kjøretøy som er godkjent som utrykningskjøretøy i Autosys er unntatt krav om søknad og gyldig brukeravtale og brikke.</p> <p>Fritaket gjelder fra vedtaksdato og kan ikke gis med tilbakevirkende kraft.</p> <p>Fritaket er knyttet til ett kjøretøy og brukeravtale. Brikken kan ikke flyttes mellom biler uten å endre brukeravtalen.</p> <p>Dersom det kan fremlegges en kontrakt på at et kjøretøy er leaset av den som søker fritak – likestilles dette som at søker er eier av kjøretøyet, der dette er en av forutsetningene for å få fritak.»</p>	Omorganisert tekst for å presisere betingelsene for fritak.
	6	3.7	<p>Byttet tekst:</p> <p><b>Utrykningskjøretøy</b> «Fritaket gjelder etter søknad alle uniformerte og sivile utrykningskjøretøy i tjeneste. Som</p>	Tekst endret pga. praksis hvor utrykningskjøretøy går via Autosys.

			<p>utrykningskjøretøy regnes alle kjøretøy som er definert som dette i vognkortet»</p> <p>Til:</p> <p><b>«Fritaket gjelder alle uniformerte og sivile utrykningskjøretøy i tjeneste. Som utrykningskjøretøy regnes alle kjøretøy som er definert som dette i vognkortet og i Autosys. Det kreves ikke søknad for kjøretøy registrert som utrykningskjøretøy i Autosys.»</b></p>	
	6	3.7	<p>Byttet tekst:</p> <p><b>Rutegående kollektivtransportkjøretøy</b></p> <p>«Fritaket kan innvilges etter søknad, for kollektivtransport med løyve etter Yrkestransportforskriften § 2b. Rutegående kollektivtransportkjøretøy har ikke krav på fritak i enkelte ferjeavløsningsprosjekter.»</p> <p>Til: <b>«Fritak for rutegående kollektivtransportkjøretøy kan innvilges etter søknad til bompengeselskapene. Rutegående kollektivtransportkjøretøy har ikke krav på fritak i enkelte ferjeavløsningsprosjekter. Ved søknad om fritak for rutegående kollektivtransport i rute må det foreligge dokumentasjon på ruteløyve etter yrkestransportforskriften § 2c eller dokumentasjon på at søker er fritatt for løyveplikten etter</b></p>	<p>Ny tekst om fritak for rutegående kollektivtransportkjøretøy.</p>

			<p>yrkestransportloven § 6(3) jf. § 23, da søker er et administrasjonsselskap.</p> <p>Yrkestransportforskriften § 2c gjelder ruteløyve og fastsetter at «den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med motorvogn må ha løyve». Ruteløyve innvilges av fylkeskommunen.</p> <p>Det følger av yrkestransportlova § 6(1) at «Den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med motorvogn må i tillegg til løyve etter § 4 første ledd ha særskilt løyve for rutetransport». Videre følger det av yrkestransportloven § 6 (3) at «Administrasjonsselskap som nemt i § 23 treng ikkje løyve».</p> <p>Dokumentasjonen på løyvefritaket må utstedes fra fylkeskommunen og i bekreftelsen må det fremkomme strekningen bussene har fritak på. Det er den som er unntatt løyveplikten som må sende inn søknaden og dokumentere at de er unntatt løyveplikten på strekningen bussene skal kjøre. I praksis innebærer dette at det er administrasjonsselskapene som må søke om fritak for bussruter der operatøren ikke har løyve etter yrkestransportloven § 6(1).»</p>	
	6	3.7	<p>Ny tekst:</p> <p><b>Natokjøretøy</b></p>	Formalisering av avtale

			<p>«Kjøretøy eid av NATO-hovedkvarteret JWC på Jåtta. Fritaket kan gis for inntil 2 år av gangen. Gis etter søknad og forutsetter gyldig brukeravtale og brikke.</p> <p>NATO-kjøretøy i øvelse. Fritaksordning skal som hovedregel gjelde etter framlegg av lister fra Forsvaret med kjennemerker for kjøretøyene som skal omfattes av ordningen. Fritak gis for en tidsbestemt periode knyttet til NATO-øvelses varighet.»</p>	
	6	3.7	<p>Ny tekst:</p> <p><b>Diplomatkjøretøy</b> «Gjelder for Oslopakke 3.»</p>	Presisering av fritak
	6	3.7	<p>Ny tekst:</p> <p><b>«Traktor</b> Traktor er ikke fritatt for bompengebetaling. Praksis viser at det i særskilte situasjoner er gitt fritak når en eller flere bomstasjoner deler et gårdsbruk eller en landbrukseiendom i to, for å unngå at bompenger må betales ved kjøring fra en del av gårdsbruket til en annen.</p> <p>Det presiseres at dette er en særordning og det er utrederenes plikt i størst mulig grad å sikre bomplasseringer som ikke nødvendiggjør denne typen fritak. Det innvilges ikke fritak for andre kjøretøy,</p>	Presisering av praksis



			<p>f.eks. varebil eller for andre kjøretøy som utfører arbeid for gården.</p> <p>For å søke fritak for traktor må det fremlegges:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skriftlig bekreftelse fra kommunen at gårdsbruket har driftstillatelse.</li> <li>- skriftlig bekreftelse fra kommunen at bomstasjonen(e) deler gårdsbruket, samt kart som bekrefter dette.</li> <li>- dokumentasjon på at aktuelle traktorer er eid eller leaset av den som har driftstillatelse. Dette gjelder særlig dersom traktorene er leaset.</li> </ul> <p>Landbrukseiendom det mottas driftsstøtte for regnes som en del av landbrukseiendommen – det betyr at søker ikke behøver å stå som eier, men står for driften f.eks. ved å leie/forpakte eiendom.</p> <p>Bompengeselskapene videresender disse søknadene til Vegdirektoratet for behandling.«</p>	
	6	3.7	<p>Byttet tekst:</p> <p>Innehavere av parkeringstillatelse med gyldighet på minst to år i henhold til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede kan gis fritak. Fritaksordningene betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Parkeringstillatelsen og brikkeavtalen skal stå i samme navn. Unntaket er der parkeringstillatelsen er gitt til barn under 18 år. Fritaket er knyttet til én bil og fribrikken kan ikke flyttes mellom biler uten å endre avtalen. Avtalen kan ikke endres for at fritakshaver skal kunne benytte</p>	<p>Tekst byttet og omskrevet grunnet behov for presisering av praksis for fritak for forflytningshemmede.</p>

		<p>fribrikken i flere kjøretøy. Om fritakshaver har flere kjøretøy, må man velge det kjøretøyet som er mest hensiktsmessig å ha fritaket knyttet til.</p> <p>Utenlandske statsborgere som er forflytningshemmede og som kan framlegge bevis merket med det internasjonale symbolet for forflytningshemmede og navnet til den berettigede eller kjennemerket på kjøretøyet kan få tilsvarende fritak.</p> <p>Foreldre med forflytningshemmede barn, hvor barnet har parkeringstillatelse, kan etter søknad til bompengeselskapet få to brikker hvor det legges inn fritak for betaling av bompenger i bomringer. Barn er i denne sammenheng definert som personer under 18 år.</p> <p><b>Til:</b></p> <p><i>«Innehavere av parkeringstillatelse etter forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede kan gis fritak dersom tidsbegrensingen er minimum to år. Ved søknad må kopi av vedtak om innvilget parkeringstillatelse fremlegges. Parkeringstillatelsen og brukeravtalen skal stå i samme navn. Unntaket er der parkeringstillatelsen er gitt til personer under 18 år. Fritaket kan ikke knyttes til kjøretøy i næringsvirksomhet.</i></p> <p><b>Forflytningshemmede under 18 år</b> Når personer under 18 år er innehaver av parkeringstillatelsen, skal foresatte/verge være</p>	
--	--	--	--

			<p><i>avtalepart i brukeravtalen. Det kan knyttes to brikker til et barns parkeringstillatelse.</i></p> <p><i>Fritaket varer ut måneden fritaksholder fyller 18 år. Fra dette tidspunkt vil det ikke være fritak knyttet til brukeravtalen og avtalepart er betalingsansvarlig for bompengepasseringer for brikker knyttet til avtalen.</i></p> <p><i>Etter fylte 18 år skal brukeravtale og parkeringstillatelsen stå i samme navn.</i></p> <p><b>Utenlandske statsborgere som er forflytningshemmede</b></p> <p><i>Utenlandske statsborgere som er forflytningshemmede kan søke om tilsvarende fritak. Søker må framlegge bevis merket med det internasjonale symbolet for forflytningshemmede med navnet til den berettigede eller kjennemerket på kjøretøyet. Det er ellers samme krav til dokumentasjon og varighet på parkeringstillatelsen som for norske statsborgere.»</i></p>	
	6	3.7	<p>Ny tekst:</p> <p><b>«Unntak varighet parkeringstillatelse</b></p> <p>I noen kommuner knyttes gyldighetstiden på parkeringstillatelsen opp mot gyldigheten til førerkortet. Ved fylte 80 år kreves helseattest for å beholde førerkortet. Dersom det mest sannsynlig kan legges til grunn at det er førerkortets utløpsdato som er årsaken til at parkeringstillatelsen ikke har en varighet på minst to år, kan bompengeselskapet i disse tilfellene bruke skjønn. Bompengeselskapene</p>	Presisering av praksis

			kan for eksempel se på fritakshistorien til vedkommende. Bompengeselskapet skal ikke foreta helsevurdering av søkerne. «	
	6	3.7	Fjernet tekst:  <i>«Foreldre med forflytningshemmede barn, hvor barnet har parkeringstillatelse, kan etter søknad til bompengeselskapet få to brikker hvor det legges inn fritak for betaling av bompenger i bomringer. Barn er i denne sammenheng definert som personer under 18 år.»</i>	Fjernet tekst på grunn av egenavsnitt om forflytningshemmede under 18 år.
	6	3.7	Byttet tekst:  <b>Motorsykel og moped</b> «Det kreves av praktiske årsaker ikke bompengebetaling fra motorsykler og mopeder.»  <b>Til:</b> <b>«Motorsykler og moped er i utgangspunktet ikke fritatt for bompengebetaling, men av praktiske årsaker er disse kjøretøyene per i dag fritatt bompengebetaling ved automatiske bomstasjoner på veg.</b>  <b>Bompenger kan innkreves fra motorsykler og moped på ferjer.»</b>	Omskriving og presisering av praksis
	6	3.7	Tekst byttet:  «Ved gjennomføring av testaktiviteter i bruksegnetstesten som omfatter kjøring av	Presisering

			<p>kjøretøy gjennom bomstasjoner skal disse kjøretøyene ikke betale bompenger. Det samme gjelder ved gjennomføring av nødvendig testing i forbindelse med idriftsettelsen av utsteder»</p> <p><b>Til:</b>  <b>«Nødvendig testaktivitet etter utstederforskriftens bestemmelser er unntatt betaling av bompenger.»</b></p>	
	6	3.8	<p>Endret tekst:  «Innvilget søknad om fritak skal inneholde betingelser for fritaket. Vedtak om fritak har ikke tilbakevirkende kraft.»</p> <p><b>Til:</b>  <b>«Innvilget søknad om fritak skal inneholde betingelser for fritaket. Vedtak om fritak gjelder fra vedtakstidspunktet og har ikke tilbakevirkende kraft.»</b></p>	Presisering av virkningstidspunktet.
	6	4	<p>Endret tekst:  «Ved innkreving av bompenger på ferje skal takstsystemet så langt det lar seg gjøre være tilsvarende innkreving i bomstasjon på land, dvs. bompengepåslagene gis i kronebeløp. Pr i dag må grupperingen av takstene settes etter lengde på kjøretøyet i tråd med ferjeregulativets inndeling.»</p> <p><b>Til:</b>  <b>«Ved innkreving av bompenger på ferje skal takstsystemet så langt det lar seg gjøre være tilsvarende innkreving i bomstasjon på land. Der det</b></p>	Presisering

			<i>ikke er mulig må grupperingen av takstene settes etter lengde på kjøretøyet i tråd med ferjeregulativets inndeling.»</i>	
	Hele kapittel 6.5		Endret tekst: «Berørte fylkeskommuner og garantister»  Til: <b>«Lånegarantisten(e)»</b>	Presisering
	6	5	Endret tekst: «Alle takstvedtak skal kunngjøres senest fire uker før gjennomføring. Det er bompengeselskapet i samråd med Statens vegvesen som skal sørge for offentlig kunngjøring. Bompengeselskapet dekker kostnadene til kunngjøringen. I kunngjøringen må det opplyses om klagegang.»  Til: <b>«Alle takstvedtak skal kunngjøres senest fire uker før gjennomføring. Det er bompengeselskapet i samråd med Statens vegvesen som skal sørge for offentlig kunngjøring. Kunngjøringen skal skje på bompengeselskapets nettsider og gjennom de kanaler bompengeselskapet finner det mest hensiktsmessig å nå fram til publikum. Bompengeselskapet dekker kostnadene til kunngjøringen. I kunngjøringen må det opplyses om klagegang.»</b>	Presisering
	6	5.1	Endret overskrift: «Takstvedtak ved oppstart av innkrevingen»  Til:	Presisering

			<b>«Takstvedtak ved oppstart av innkrevingen og ved endring av takstopplegg»</b>	
	6	5.4	<p>Endret tekst:  «Ved avvik mellom fastsatt gjennomsnittstakst og den reelle gjennomsnittstaksten kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra berørte fylkeskommuner og garantister før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak.»</p> <p><b>Til:</b>  <b>«Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra garantisten(e) før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak.»</b></p>	Presisering, endret «reelle endret med faktisk»
	6	5.5	<p>Fjernet tekst:  «Dersom det skulle vise seg at bompengetaksten er vesentlig høyere enn nødvendig for å nedbetale lånet over fastsatt tidsperiode for bompengeneinnkrevingen, må det vurderes om lån bør nedbetales raskere eller om taksten bør reduseres.»</p>	Fjernet da tekst er overflødig.

Referanse			Endring	Konsekvens/Praksisendring
Dato	Kap.	Avsnitt		
<b>Versjon 1.7</b>	Hele Veilederen		Vedleggene «Finansieringsavtale» og «Prosjektavtale» ligger som egne dokument i autopass.no og er tatt ut av veilederen.	Lettere å laste ned for bruk.

	Hele Veilederen		Gått gjennom litteraturhenvisninger	
	1	1.4	Erstattet «I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029 er det innført begrepet «utvidet nytteprinsipp». Nytteprinsippet skal her forstås i vid forstand ved at også tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk kan finansieres med bompenger dersom de gir nytte for betaler. Dette prinsippet skal også ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger.» med « <b>Utvidet nytteprinsipp forklares i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023. Bypakker består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet.</b> ».	Bruker den opprinnelige definisjonen av utvidet nytteprinsipp.
	1	3.3	Byttet tekst fra «Med forhåndsinnkreving menes innkreving av bompenger før utbygging settes i gang. Dette er gjort på en del ferjesamband der ferjen skal erstattes av det planlagte utbyggingsprosjektet, eller der ferjestrekningen skal innkortes. For andre typer bompengeprojekter er forhåndsinnkreving ikke vanlig.» til « <b>Med forhåndsinnkreving menes innkreving av bompenger før utbygging settes i gang. Dette er en ordning det er blitt åpnet for i enkelte ferjeavløsningsprosjekter, dvs. i prosjekter med investeringer i ny veg til erstatning eller innkorting av eksisterende ferjesamband. Inntekter fra</b>	Presisering av innhold



			<i>forhåndsinnkreving skal benyttes til å dekke planleggings- og prosjekteringskostnader, inkl. grunnundersøkelser , og rekvireres derfor samtidig som de brukes».</i>	
	1	8.1	Oppdragsgiver: Lagt til teksten «Innhente uttalelse fra regionalt bompengeselskap om fysisk bomplassering og innkrevingsutstyr (vegkantutstyr)»	Presisering av ansvar
	1	8.1	RBPS: Lagt til tekst «Høres/rådgiver om bomplassering og innkrevingsutstyr (vegkantutstyr)»	Presisering
	2	2	Byttet ordet «bør» til «skal» i teksten: «Når en bompengepakke fremmes for Stortinget, <b>skal</b> det imidlertid foreligge godkjent plangrunnlag og kostnadsoverslag for ett eller flere av de høyest prioriterte prosjektene.»	Endres fra anbefaling til krav
	2	5.4	Byttet ordet «bør» til «skal» i teksten: «Som grunnlag for Stortingets behandling <b>skal</b> det i proposisjonen som minimum presenteres en liste over hvilke delprosjekt som inngår i utbyggingen. For minst ett prosjekt <b>skal</b> det foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå»	Endres fra anbefaling til krav
	3	2.1	Slettet: «For informasjon om oppdragsgivers styring av statlige vegprosjekter henvises det til Statens vegvesens håndbok R760.»	Ikke relevant informasjon for sektoren
	4	5.2	Slettet: «Det er imidlertid gitt dispensasjon fra dette slik at de utstedere som er godkjent i norske bompengeanlegg kan drive sin virksomhet i en overgangsperiode. Dispensasjonen kan gjelde til 30. juni 2020, men varigheten kan senere forlenges til 31.»	Ikke lenger relevant

			<i>desember 2020 hvis det foreligger særlige grunner.»</i>	
	6	3.4	Ny tekst «Økte takster grunnet tidsdifferensiering skal ikke kreves inn på helgedager (lørdag og søndag), og offisielle fridager.»	Slettet «Juli». Kun Oslo har vedtatt fritak for tidsdifferensiering i juli.
	6	3.6	Fritak for forflytningshemmede. Satt inn ny tekst: « <b>Parkeringstillatelsen og brikkeavtalen skal stå i samme navn. Unntaket er der parkeringstillatelsen er gitt til barn under 18 år.</b> »	Presisering
	6	4	Endret fra «Pr i dag må takstgruppene følge ferjeregulativets inndeling etter lengde. Ferjekort er en rabattordning som gjelder ferjebilletten og kan ikke gjelde bompengepåslaget. Dette forutsetter et ferjesamband der lesing av AutoPASS-brikker er innført.» til « <b>Pr i dag må grupperingen av takstene settes etter lengde på kjøretøyet i tråd med ferjeregulativets inndeling. Dette forutsetter at ferjesambandet er godkjent i AutoPASS Samvirket. Ferjekort er en rabattordning som gjelder ferjebilletten og kan ikke gjelde bompengepåslaget.</b> »	Omformulering
	7	2.3.2	Slettet: «Fram til 31.12.21 er det gitt dispensasjon til at bompengeselskapene kan drive utstedervirksomhet,jf. Utstederforskriften § 37 Overgangsbestemmelser.»	Ikke lenger relevant
	7	2.4	Slettet punkt: “CEN/TS 16986:2016 Electronic Fee Collection - Interoperable application profiles for information exchange between Service Provision and Toll Charging”	

	7	2.4	Nytt punkt: "ISO 19299CEN/TS 16986:2016 <i>Electronic Fee Collection – Security framework</i> "	
	7	3.1	Endret tekst fra "Alle AutoPASS brikkeavtaler gir brukerne fordel av en generell brikkerabatt for takstgruppe 1. I tillegg kan brikkeavtalen gi fordel av timesregel og passeringstak i mange bompengeanlegg, mulighet for å følge med på passeringer og betalinger online og motta en samlet faktura for passeringer i alle AutoPASS-anlegg." til « <b>Alle AutoPASS brukeravtaler gir brukerne fordel av en generell brikkerabatt for takstgruppe 1. I tillegg kan brukeravtalen gi fordel i form av andre rabatter, jf. takstretningslinjen. Med en brukeravtale kan bruker følge med på sine passeringer og motta en samlet faktura for passeringer i alle AutoPASS-anlegg.</b> »	Omformuleringer
	7	3.1	Endret fra «Betaling skjer hovedsakelig etterskuddsvis» til « <b>Betaling skjer etterskuddsvis</b> »	Presisering
	7	3.1	Slettet: « <i>I forbindelse med bompengereformen vil forskuddsbetaling fases ut. Parallelt utfases såkalte tilleggsavtaler, hvor en bruker som allerede har en brikkeavtale hos en utsteder, også tegner en lokal forskuddsavtale med et bompengeprojekt for å oppnå høy rabatt her.</i> »	Ikke lenger relevant informasjon
	7	3.2	Store deler av teksten om «Delsystemer, arkitektur og samspill» er skrevet om.	Ny tekst pga til ny systemløsning
	7	3.4	Informasjon til brukerne. Gammel tekst « <i>Bompengeselskapet er ansvarlig for informasjon og kommunikasjon i samarbeid med oppdragsgiver.</i> » Ny tekst: « <b>Bompengeselskapet er ansvarlig for</b>	Presisering

			<b>informasjon og kommunikasjon om oppstart av bompengeneinnkrevningen.»</b>	
	7	3.4	Satt inn «fire uker»: « <i>Takstendringer skal kunngjøres gjennom media og bompengeselskapets hjemmeside senest <b>fire uker før endringen trer i kraft.</b></i> »	Presisering
	7	3.4	Slettet: « <i>Forhåndsinformasjon direkte til trafikantene ved skilting</i> »	Direkte forhåndsinformasjon til brukerne ved avvikling av bompengeneinnkreving var hensiktsmessig da det var forskuddsvis betaling av bompenger. Ikke relevant i dag.
	7	4.1.1.	Gammel tekst: « <i>Kjerneløsningen i AutoPASS eies av Statens vegvesen v/ Transport og samfunn. Dette omfatter sentralt innkrevingsutstyr som er felles for hele AutoPASS, blant annet AutoPASS HUB, AutoPASS IP og kommunikasjonsnettverket til bomstasjonene.</i> » Ny tekst: « <b>Statens vegvesen v/Transport og samfunn har ansvar for anskaffelse og forvalte kjerneløsningen i AutoPASS. Kjerneløsningen omfatter sentralt innkrevingsutstyr som er felles for alle aktørene i AutoPASS Samvirket, blant annet AutoPASS HUB, AutoPASS IP og kommunikasjonsnettverket til bomstasjonene.</b>	Omformulering
	7	4.1.1	Slettet: « <i>Statens vegvesen har ansvar for anskaffelse og forvaltning av disse tjenestene. Inntil ACFC og CS Norge fases ut vil eierskapet også omfatte disse systemene.</i> »	
	7	4.1.1	Gammel tekst: « <i>Anskaffelser av denne typen utstyr skjer i nært samarbeid med bompengeselskapene.</i> » Ny tekst: « <b>Anskaffelse og drift finansieres med bompenger og</b>	Omformulering og presisering

			<b>utviklingen av ovennevnte utstyr skjer i nært samarbeid med bompengeselskapene.»</b>	
	7	4.1.2	Gammel tekst: «Vegdirektoratet har satt krav til funksjonalitet for dette utstyret. Innenfor rammene av disse kravene kan bompengeselskapene selv definere eventuelle tilleggskrav.» Ny tekst: « <b>Anskaffelse av vegkantutstyret må tilfredstille Vegdirektoratets fastsatte krav til det tekniske utstyret.</b> »	Omformulering
	7	4.1.2	Gammel tekst: «Nøyaktig tidspunkt for igangsetting av innkrevningssystemet avtales mellom oppdragsgiver og bompengeselskapet og skal være fastsatt senest tre måneder før oppstart.» Ny tekst: « <b>Tidspunkt for potensiell igangsetting av innkrevningssystemet avtales mellom oppdragsgiver og bompengeselskapet etter bestemmelser i finansieringsavtalen, jf. vedlegg 2. Endelig tidspunkt fastsettes av bompengeselskapet når vegkantutstyret er klart for idriftsettelse.</b> »	Presisering
	4	2.1	Slettet: «Administrasjonen av bompengeneinnkrevningen skal gi minst mulig ulemper for trafikantene, høyest mulig inntjening og lavest mulig administrasjons- og innkrevingskostnader.»	Ikke relevant informasjon i denne sammenheng
	4	2.2	Første avsnitt. «Statens Vegvesen» erstattet med «Vegdirektoratet».	Presisering
	4	2.2	Slettet: «Initiativ fra Vegdirektoratet som gjelder bompengeselskapenes utstyr vil rettes til bompengeselskapene og vil generelt være initiert av beslutninger om nye	Ikke lenger relevant

			<i>rammebetingelser som får innvirkning på innkrevingsutstyret.»</i>	
	4	2.4	Gammel tekst: «Disse tre typene rapportering er pr. mai 2019 ikke avklart og vil bli diskutert i AutoPASS Forum.» Ny tekst: « <b>Det arbeides med at deler av dette skal rapporteres automatisk</b> »	Oppdatert tekst
	8	1	Gammel tekst: «Innkrevning av bompenger i ferjesambandet skjer normalt som et tillegg til ferjebilletten.» Ny tekst: « <b>Innkrevning av bompenger i ferjesambandet skal foretas som et tillegg til ferjebilletten.</b> »	Presisering
	8	1	Slettet: «Ved ferjeavløsningsprosjekter vil man som oftest registrere en merkbar vekst i trafikken ved overgangen fra et ferjetilbud til et vegsamband som kan benyttes døgnet rundt. Endringer i kollektivtilbudet kan også medføre endringer i reisemønsteret etter åpning av ferjeavløsningsprosjektet.»	Ikke relevant informasjon i denne sammenheng.
<b>Referanse</b>			<b>Endring</b>	<b>Konsekvens/Praksisendring</b>
Dato	Kap.	Avsnitt		
<b>07.01.2022</b>	Hele bompengeveilederen		Byttet ut ordet «Autopassavtale» med «Brukeravtale»	«Autopassavtale» er for spesifikt. «Brukeravtale» er generelt.
<b>Versjon 1.6</b>				
	1	1.3	Lagt til tredje avsnitt: «Ved stortingsbehandling av Prop. 82 L (2016–2017) ble bestemmelsen om vegprising i vegtrafikkloven § 7a tatt vekk. I stedet ble det tatt inn en egen bestemmelse i veglovas § 27, andre ledd, om at det kan fastsettes særskilte ordninger for bompenger i byområde der takstene kan tilpasses de særskilte behova i området, ut fra omsyn til	Åpner for særskilte ordninger for bompengordninger i byområder. Som f.eks miljødifferensierte takster.

			<i>transportløsningene i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknende.»</i>	
	1	2	Lagt til tekst i andre avsnitt: «Dette kan være tiltak som vei, tunnel eller bru.»	Presisering av tekst
	1	5	Kapittelet er omstrukturert og delvis omformulert. Kap 1.5 «Forskuttering» og 1.5.1 «Utgifter påløpt før Stortingets tilslutning foreligger» slått sammen.	Omformuleringer og presiseringer
	1	6.1	Endret henvisning i kommuneloven frå § 51 til § 14-19.	Kommunelovens struktur er endret, derfor endres paragrafen det henvises til.
	1	6.1	Hele underkapittelet er skrevet om.	Kapittel er omformulert og omstrukturert. Kommet inn tekst om regresskrav og tekst om løpende kroner.
	1	8.2	Vegdirektoratet: Lagt til tekst « <i>Fastsette takstopplegg for bompengeneinnkrevningen etter søknad</i> ».	Presisering
	1	8.2	Vegdirektoratet: Fjernet tekst « <i>Fastsette krav til rapportering fra bompengeselskapene</i> »	Fjernes i sammenheng med at tekst om tilsynsmyndighet legges til.
	1	8.2	Vegdirektoratet: Lagt til teksten « <i>Tilsynsmyndighet overfor bompengeselskapene</i> »	Endring i organisering og oppgaver tillagt Vegdirektoratet
	1	8.2	Vegdirektoratet: Fjernet tekst « <i>Kontakt mot bompengeselskapet/oppfølging av bompengeneinnkrevningen</i> »	Fjernes i sammenheng med at tekst om tilsynsmyndighet legges til.
	1	8.2	Bompengeselskapet: Byttet tekst fra « <i>Utarbeide og inngå finansieringsavtale med oppdragsgiver for finansiering av vedtatt prosjekt</i> » til « <i>Inngå prosjektavtale med Vegdirektoratet og finansieringsavtale med oppdragsgiver for finansiering av vedtatt prosjekt</i> »	Presisering i tekst av hvem avtalene skal inngås med.
	1	8.2	Bompengeselskapet: Byttet ut teksten « <i>Sikre låneopptak i tråd med fastsatt rekvisisjonsplan (eventuelt forskuttering)</i> » til « <i>Sikre midler</i>	Presisering av tekst. Fjernet omtale av forskuttering.

			<i>overfor Oppdragsgiver i tråd med fastsatt rekvisisjonsplan og fastsatte rammer i prosjektavtalen»</i>	
	1	8.2	Bompengeselskapet: Lagt til teksten « <i>Søke om takstvedtak</i> »	Presisering av oppgave og oppgaveansvar
	1	8.2	Bompengeselskap: Endret tekst fra « <i>Kunngjøre fastsatt takstopplegg</i> » til « <i>Kunngjøre fastsatt takstvedtak</i> »	Presisering av tekst
	1	8.2	Oppdragsgiver: Lagt til tekst « <i>Utarbeide rekvireringsplan i samråd med bompengeselskapet</i> »	Presisering
	1	8.2	Oppdragsgiver Endret tekst fra « <i>Følge opp inngått finansieringsavtale og rekvisisjoner</i> » til « <i>Følge opp forpliktelsene inngått i finansieringsavtalen</i> »	Omskrivning og presisering
	1	8.2	Oppdragsgiver :Lagt til tekst: « <i>Rapportere til Vegdirektoratet om bruken av bompenger</i> »	Nytt krav om rapportering
	1	8.3	Flyttet punktet om Vegeier/Oppdragsgiver til øverst i tabellen.	
	2	3	Kapittelet « <i>2.3 Prosess og tidsforløp ved bompengesaker</i> » er delt inn i to underkapitler: « <i>2.3.1 Prosess for riksvegprosjekter</i> » og « <i>2.3.2 Prosess for fylkesvegprosjekter</i> »	Samferdselsdepartementets har i brev av 21. juni 2021 til alle fylkeskommunene gitt føringer for endringer i kvalitetssikringsprosessen fram til framlegg av en stortingsproposisjon for prosjekter på fylkesvegnettet. Er derfor opprettet skille mellom prosess på riksveg og fylkesveg.
	2	4.6	Nytt underpunkt: « <i>Endringer i vedtatte bompengeprosjekter: Større endringer i bompengoordninger som er vedtatt av Stortinget skal behandles på samme måte som nye bompengeprosjekter. Dette kan for eksempel være en utvidelse av prosjektet med nye vegstrekninger, økning av takster</i> »	Prosedyre for større endringer i bompengoordninger.



			<i>utover det som er forutsatt i proposisjonen, etablering/flytting av bomstasjoner, forlengelse av innkrevningstid eller større endringer i finansierings- eller takstopplegget.»</i>	
	2	5	Tittel endret fra «Nærmere om bompengepakker» til «Presisering om bompengepakker»	
	2	5.1	Siste avsnitt. Ny tekst: « <b>Det er kun en part som kan ivareta oppdragsgiveransvaret overfor bompengeselskapet. Partene i styringsgruppen avgjør seg imellom hvem som skal ivareta denne rollen og inngå finansieringsavtalen med bompengeselskapet. Det er den part som innehar oppdragsgiveransvaret som har ansvaret for å sikre oppfølging og ansvaret som ligger i finansieringsavtalen. Dette omfatter både all dialog mot bompengeselskapet og nødvendige avklaringer mot øvrige parter i styringsgruppen.</b> » erstatter tidligere tekst « <i>En av avtalepartene i styringsgruppen har hovedansvaret som oppdragsgiver og som signerer finansieringsavtalen med bompengeselskapet. Det er opp til styringsgruppen å definere hvem av avtalepartene i styringsgruppen som har dette ansvaret.</i> »	Presiseringer om ansvarsforhold
	2.	5.2	Nytt underkapittel. « <i>Bruk av bompenger til sekretariatsfunksjoner og planlegging</i> »	Presisering av hva bompenger kan benyttes til i bompakker
	4	1	Siste avsnitt endret teksten fra « <i>I disse tilfellene anses det som hensiktsmessig at bompengeselskapet eid av fylket som har stilt</i>	Omskriving og tydeliggjøring av tekstinnehold.

			<i>høyest garantibeløp håndterer innkrevningen» til «Det er hensiktsmessig at det er det bompengeselskapet som eies av fylket med høyest garantibeløp som håndterer innkrevningen.»</i>	
	4	5.1	Byttet ut «Statens Vegvesen» med «Vegdirektoratet» i underpunktet «Prosjektavtale»	Presisering av ansvarsforhold
	6	4	<i>Avsnitt 4 og 5 er nye: «I prosjekter med bompengeneinnkreving på ferje innkreves bompengene som et tillegg til den regulære ferjebilletten og betales til det regionale bompengeselskapet. I disse tilfellene benyttes ferjene som innkrevingspunkt, på samme måte som bomstasjoner på veg. På mange ferjesamband er det mulig å bruke AutoPASS-brikken for å betale ferjebilletten. En oversikt over alle ferjesamband som benytter AutoPASS-brikken som betalingsløsning finnes på <a href="https://autopassferje.no/">https://autopassferje.no/</a>.»</i>	Tydeliggjøring av tekstinhold
	6	5.4	Siste avsnitt endret ordet «godkjenning» til «tilslutning».	Betydning for prosessen for endring av takster. Godkjenning trenger vedtak. Tilslutningsmyndighet kan delegeres til administrasjonen.
	7	2.1	Vegdirektoratet: Endret tekst fra «Godkjenne bompengeselskapenes vegkantutstyr» til «Godkjenne bompengeselskapenes vegkantutstyr (egenerklæring)	Presisering av metodikken
	7	2.1	Statens vegvesen v/ Transport og samfunn: Lagt til tekst «Ansvarlig for drift <b>og forvaltning</b> av sentrale IKT-løsningene (kjerneløsningen) i AutoPASS Samvirke»	Presisering

	7	2.1	Bompengeselskap: Ny tekst « <i>Ansvarlig for identifisering og prising av passeringer.</i> »	Presisering
	7	2.1	Utsteder: Endret tekst fra « <i>Inngår avtale med kundene og fakturerer disse basert på transaksjoner mottatt fra et enkelte bompengeprojekt</i> » til « <i>Inngår avtale med kundene og fakturerer disse basert på transaksjoner mottatt fra bompengeselskapene og ferjeoperatørene som er godkjent i AutoPASS samvirke.</i> »	Presisering
	7	2.1	Fjernet tegning av Autopass Forum	
	7	2.3.1	Endret til korrekt juridisk henvisning til forskrifter og lover.	Lettere å finne fram til korrekt lov og forskrift
	7	2.3.2	Tekst endret fra « <i>Alle utsteder må signere likelydende utstederavtaler med norske bompengeselskaper/operatører.</i> » til « <i>Alle utsteder må inngå utstederavtaler med norske operatører i AutoPASS Samvirke.</i> »	Omformulering
	7	2.3.2	Flyttet tekst om frist gitt disposisjon vedrørende bompengeselskapenes tillatelse til å drive utstedervirksomhet.	Omstrukturering
	7	2.3.2	Fjernet § 24 i første avsnitt.	§24 kan gi godkjenning som EETS-utsteder, men i det ligger ikke godkjenning til drift, det må tas i §22 for EETS-utsteder.
	7	2.5	Overskrift endret fra « <i>Krav fra Statens vegvesen</i> » til « <i>Krav til funksjonalitet</i> »	
	7	3.1	Endret setning fra « <i>3. Hvis det registreres en gyldig avtale/brikke sendes transaksjonen til utsteder som fakturerer brukeren.</i> » til « <i>3. Hvis passeringen kan knyttes til en gyldig avtale sendes transaksjonen til utsteder som fakturerer brukeren.</i> »	Presisering i tekst

	7	3.1	Endret setning fra: « <i>Utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 uten brikke vil, på samme måte som for norske kjøretøy uten brikke, identifiseres via bilderegistering. Innkrevingen fra utenlandske kjøretøy uten avtale/brikke foretas via en felles ordning som administreres av vegdirektoratet</i> » til « <i>Utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 uten brikke vil, på samme måte som for norske kjøretøy uten brikke, identifiseres via bilderegistering. Innkrevingen fra utenlandske kjøretøy uten avtale/brikke foretas av bompengeselskapene.</i> »	Presisering i tekst
	7	3.3	Fjernet teksten: « <i>Det gjelder både ulovlige (kjøring på fortau, gang- og sykkelveger, plener og annet åpent areal) og lovlige lekkasjer i systemet.</i> »	
	7	3.4	Første avsnitt fjernet teksten: « <i>Informasjon skal publiseres på <a href="http://www.autopass.no">www.autopass.no</a>, bompengeselskapets nettside og <a href="http://www.easygo.com">www.easygo.com</a>. For å nå frem til flest mulig av trafikantene med informasjon kan det også benyttes andre informasjonskanaler.</i> »	
	7	3.4	Fjernet tekst under punkt Driftsfasen: « <i>Trafikantene kan selv innhente generell informasjon om den enkelte bomstasjon ved å oppsøke bompengeselskapets nettside eller Vegvesenets infosider ved å gå inn på <a href="http://www.autopass.no">www.autopass.no</a>. Hvis de er avtalekunder kan de logge inn på "Min side" hos utstederen og blant annet se sine passeringer der.</i> »	
	7	4.2.2	Endret « <i>Statens vegvesen</i> » til « <i>Vegdirektoratet</i> »	Presisering av ansvar

	7	4.2.4	Endret første setning fra « <i>Utover rapporteringskravene gitt i kapittel 4.6 vil det stilles krav knyttet til driftsrapportering som vil kunne omfatter følgende:</i> » til « <i>Utover rapporteringskravene gitt i kapittel 4.6 vil Vegdirektoratet stille krav knyttet til bompengeselskapenes driftsrapportering som vil kunne omfatter følgende:</i> »	Presiseringer
<b>Finansieringsavtale</b>			Ny versjon	
<b>Prosjektavtale</b>			Ny versjon	
Referanse			Endring	Konsekvens/Praksisendring
Dato	Kap.	Avsnitt		
<b>01.06.2021 Versjon 1.5</b>	Forord		Fjernet tekst: « <i>Denne veilederen erstatter håndbok V718 av 2014.</i> »	Veilederen er ikke lenger en del av Statens Vegvesens interne styringssystem.
	1	5.1	Fjernet tekst: « <i>Det kan imidlertid gjøres unntak for utgifter til planlegging etter plan- og bygningsloven, dersom dette på forhånd er avtalt med Vegdirektoratet. Lokale myndigheter kan forskuttere (ref. kapittel 2.7 og 2.8.2), med dekning gjennom senere innkreving av bompenger. De som har forskuttert på denne måten tar risikoen dersom utbyggingen/bompengeprosjektet ikke blir realisert. (...) Avhengig av forskutteringsbeløpets størrelse, kan det være nødvendig å innhente forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet. Forskuttering av utgifter til grunnerverv krever forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet.</i> »	Etter oppløsning av SAMS er dette ikke lenger aktuelt.
	1	5.1	Lagt til tekst: « <i>Det skal ikke forekomme forskuttering for riksvegprosjekter. For</i>	Oppdatering av tekst etter overgang fra Sams.

			<p><i>fylkesvegprosjekter skal det i utgangspunktet ikke forekomme forskuttering.</i></p> <p><i>Om det likevel skal være forskuttering må dette være i form av at fylkene kan skrive inn retten til rekvirering av tidligere utgifter til planlegging i proposisjonen etter forhåndsgodkjenning fra departementet. Ved behov for planleggingsmidler til fylkesvegprosjekter må fylkeskommunene heretter selv stille nødvendige midler til disposisjon. Om dette skal sees på som en forskuttering som senere kan dekkes av bompenger, må fylkeskommunene sende søknad om forskutteringsmidler til Vegdirektoratet som videresender søknaden med sin anbefaling til Samferdselsdepartementet.</i></p> <p><i>Ved godkjenning av departementet, må fylkeskommunen sikre at det forskutterte beløpet tas inn i finansieringsplanen for det framtidige bompengeprojektet. I bompengeproposisjonen skrives det inn at fylkeskommunene har forskuttet midler til planlegging, og at de midlene regnes som en del av fylkeskommunenes finansiering av prosjektet.»</i></p>	
	1	5.2	Fjernet hele underkapittelet: «1.5.2 Forskuttering av forutsatte offentlige midler i bompengeprojekter»	Ikke lenger aktuelt etter oppløsning av Sams
	1	8.2	Endret tekst i tabell fra « <i>Vedta takster</i> » til « <i>Gi tilslutning til endring av takster</i> ».	Presisering
	1	8.2	Endret tekst i tabell fra «bypakker» til «bompengepakker»	Presisering

	1	8.3	Lagt til punkter i tabell: « <i>Motta betaling fra utstedere for godkjente avtalepasseringer</i> » og « <i>Motta og behandle søknader om fritak etter takstvedtak</i> »	Presisering
	1	8.3	Lagt inn tekst «Delta AutoPASS» forum» i tabell punkt for utstedere.	Presisering
	2	4.3	Lagt til tekst i kursiv «Grunnerverv til portaler og boder, fysisk tilrettelegging, fundamenter, samt etablering og tilkobling av datakommunikasjon er Oppdragsgivers ansvar og dekkes over budsjettene til utbyggingsprosjektet. Det er også Oppdragsgivers ansvar å fjerne dette når innkrevningen er avsluttet.»	Presisering av ansvar for det totale kostnadsbildet i prosjekt
	2	4.3	Endret setning fra « <i>Det regionale bompengeselskapet skal dekke kostnadene til anskaffelse, etablering, utvikling, utskifting, drift, vedlikehold og avvikling av innkrevingssystemet.</i> » Til « <i>Det regionale bompengeselskapet har ansvar for og skal dekke kostnadene for anskaffelse, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehold av portaler, herunder avvikling av dette jf 5.2.</i> »	Presisering av ansvar for det totale kostnadsbildet i prosjekt
	2	5	Hele delkapittelet «Nærmere om bompengepakker» er omstrukturert og delvis omformulert	Omformuleringer og presiseringer
	2	8.2	Fjernet setning: « <i>I en slik oppstilling vil det framgå om bompenger eller andre tilskudd må forskuttere offentlige bevilgninger og i så fall når refusjonen fra det offentlige kommer.</i> »	Ikke lenger aktuelt etter oppløsning av Sams

	2	9	Endret tekst fra « <i>Prosjektavtalen gir rett til bompengeneinnkreving. Den gir samtidig bompengeselskapet rett til å inngå finansieringsavtale med en oppdragsgiver for rekvirering av midler.</i> » til « <i>Prosjektavtalen gir rett til bompengeneinnkreving. Den plikter samtidig bompengeselskapet rett til å inngå finansieringsavtale med en oppdragsgiver for rekvirering av midler</i> »	Presisering
	5	1-4	Hele kapittelet «Avvikling av bompengeprojekter» er omstrukturert og delvis omformulert	Omformuleringer og presiseringer
	6	3.1	Endret tekst fra « <i>Med gjennomsnittstakst menes gjennomsnittlig inntekter pr. passering uavhengig av effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper og takstklasser.</i> » til « <i>Med gjennomsnittstakst menes inntekt pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten legges til grunn ved beregning av grunntakster. Med grunntakster menes den taksten som gjelder pr. takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferentiering), før eventuelle rabatter og fritak.</i> »	Definisjonen av gjennomsnittstakst endret til samme definisjon som i Takstretningslinjene. Lagt til definisjon av grunntakster.
	6	3.6	Flyttet tekst til kap 6. 3.7	
	6	3.7	Nytt underkapittel «Søknad om fritak»	Omstrukturert og presisert tekst
	6	3.8	Nytt underkapittel «Klage på avslag om fritak»	Ny tekst og presiseringer
	6	5.6	Ny tittel «Klage på takstvedtak». Fjernet tekst om klage på fritak	Klargjøring
	7	2.1	Lagt til teksten « <i>Med Statens vegvesen som myndighetsorgan i AutoPASS Samvirke menes godkjenningmyndighet, tilsynsmyndighet og</i>	



			<i>ansvar for et hensiktsmessig regelverk». Fjernet figur av AutoPASS forum. Ny figur av AutoPASS Samvirke.</i>	
	7	2.3.1	<i>Endret siste setning fra «For brukere som har inngått AutoPASS-avtale, gjelder de generelle betingelsene i denne AutoPASS-avtalen.» til «For brukere som har inngått AutoPASS-avtale/brukeravtale med en utsteder, gjelder de generelle betingelsene i denne avtalen.»</i>	Endring tilpasset utstedermarked
	7	2.3.2	<i>Ny tekst: «AutoPASS-avtalen er de betingelsene som gjelder mellom en bruker og et bompengeselskap som har rett til å drive utstedervirksomhet. Denne ordningen varer fram til 31.12.21, jf. Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften) § 37 Overgangsbestemmelser. For utstedere med tillatelse til å drive utstedervirksomhet etter utstederforskriftens §§ 21, 22 og 24 utskillelse av utstedere vil avtalen mellom brukere og utstedere i hovedsak bestemmes av utsteder, innenfor kravene som er fastsatt i utstederforskriftens § 15 Brukeravtale.»</i>	Endring tilpasset utstedermarkedet
<b>Referanse</b>		<b>Endring</b>		<b>Konsekvens/Praksisendring</b>
Dato	Kap.	Avsnitt		
<b>15.01.2021</b>	Hele dokumentet		Gått gjennom alle steder hvor det stod «bompengepakke» og vurdert om begrepet er brukt som samlebetegnelse for vegpakker og bypakker eller om man har ment bypakke eller vegpakke som type bompengeprojekt.	Presisering
<b>Versjon 1.4</b>				

	Hele dokumentet		Presisert hvor det er snakk om bompengepakker med parallellinnkreving. Har dermed lagt til tekst «med parallellinnkreving» hvor slike bompengepakker er omtalt.	Presisering
	1	1.1	Lagt til teksten « <i>Et bompengeprojekt omfatter alle aktiviteter fra før lokalpolitisk beslutning, til utarbeidelse av bompengeproposisjon, vedtak i Stortinget, utbygging, innkreving av bompenger og avvikling av innkreving. Et bompengeprojekt må ikke forveksles med et utbyggingsprosjekt, som er en liten del av livsløpet til et bompengeprojekt.</i> »	Presisering for å vise forskjell mellom bompengeprojekt og utbyggingsprosjekt
	1	1.4	Flyttet tekst om bompengepakker til 1.2 og omformulert tekst	Omstrukturering og presisering av tekst
	1	2	Ny overskrift «ulike bompengeprojekt» og nytt innhold. Deler av tekst hentet fra 1.1.4	Omstrukturering og presisering av tekst
	1	3	Ny overskrift «Innkreving» og ny tekst. Deler av tekst hentet fra 1.3.1.	
	1	3.1	Fjernet tekst som er flyttet opp til 1.3	
	1	8.2 Nederste kulepunkt	Endret «styringsgruppe for byvekstavtaler» til «styringsgruppe for bypakker».  Endret tekst «porteføljestyling av delprosjekter og tiltak i byvekstavtaler» til «porteføljestyling av delprosjekter og tiltak i bypakker»	Presisering
	2	2	Endret beløpsgrensen for KS2 fra 750 mill. til 1 milliard.	Ny beløpsgrense
	2	5.1	Lagt inn nye definisjoner av bompengepakke og bomring	Presisering og tydeliggjøring
	2	5.3	Lagt til tekst under overskrift «porteføljestyling av bompengepakker»: « <i>Fastsatt</i>	Presisering om styring av bompengepakker

			<i>finansieringsplan gjelder for vegpakker. Man kan kun porteføljestyre innenfor den fastsatte finansieringsplanen. Det vil si at ved høyere inntekt enn forutsatt kan man ikke legge til nye prosjekt som ikke er nevnt i stortingsproposisjonen.»</i>	
	4	5.3	Endret tekst under «prosjektavtalen» kultpunkt 7 til «retten til å søke takstendring»	Presisering
	6	3.6  Siste avsnitt	Lagt til tekst:  <b><i>Passeringer i forbindelse med godkjenning av AutoPASS-utsteder (brikkeutsteder)</i></b> <i>Ved gjennomføring av testaktiviteter i bruksegnethetstesten som omfatter kjøring av kjøretøy gjennom bomstasjoner skal disse kjøretøyene ikke betale bompenger. Det samme gjelder ved gjennomføring av nødvendig testing i forbindelse med idriftsettelsen av utsteder.</i>	Behov for presisering med innføring av kommersielle utstedere
	8	2	Fjernet setning « <i>Gjeldende rammer for ferjeavløsningsordningen for riksvegprosjekter står omtalt i Prop. 1 S (2016-2017)</i> »  Lagt til tekst: « <i>Den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd legger til rette for at innsparte drifts- og kapitalkostnader ved nedlegging/nedkorting av et ferjesamband kan benyttes til å delfinansiere et fastlandssamband som avløser, eventuelt korter inn ferjesambandet. Økte drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av det nye vegprosjektet skal trekkes fra innsparingen.</i>	Lagt til utvidet tekst om rammer for den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd på riksveger.

			<i>Beregningsperioden som det skal regnes innsparing for, er satt til maksimalt 40 år.»</i>	
<b>Referanse</b>			<b>Endring</b>	<b>Konsekvens/Praksisendring</b>
Dato	Kap.	Avsnitt		
<b>06.11.2020</b>  <b>Versjon 1.3</b>	Hele dokumentet		Endret «Statens vegvesen» til «Vegdirektoratet» hvor man omtaler myndighetsoppgaver utført av Vegdirektoratet og endret «Statens vegvesen» til «Statens vegvesen v/ Transport og samfunn» hvor man omtaler arbeidsoppgaver til divisjon Transport og samfunn	Presisering for å skille Statens vegvesen som oppdragsgiver/systemeier og Statens vegvesen som myndighet.
	1.	1.4	Endret følgende tekst «Bompengepakker består av flere prosjekter som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i et avgrenset byområde, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet» til «Bompengepakker består av flere prosjekter som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i et avgrenset område, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet».»	Presisering, bompengepakker behøver ikke være i byområde.
	1.	2.1	Lagt til tekst i siste del av første avsnitt «og da fortrinnsvis i bypakker. Innretningen må likevel være slik at nytteprinsippet kan forsvares.»	Presisering om bruk av parallellinnkrevning
	1	5.1	Lagt inn tekst «I bompengepakker er det ikke mulig å forlenge innkrevningstid og /eller eventuelt å øke fastsatt gjennomsnittstakst utover det som er fastsatt i stortingsproposisjonen. Inntektssvikt og kostnadsøkning skal dekkes gjennom porteføljestyling.»	Presisering om porteføljestyling av bompengepakker

	1	7.1	<p>Endring i boksen for Vegdirektoratets ansvar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fjernet kulepunkt om kvalitetssikringa av egne prosjekter før lokalpolitisk behandling.</li> </ul> <p>Presisering i punkt om kvalitetssikring</p>	Kvalitetssikring av lokalpolitisk behandling skal ikke gjøres av Myndighet og regelverk
	1	7.3	Laget ny boks «Statens vegvesen v/ transport og samfunn». Oppgavene til Transport og samfunn flyttes hit fra fra boksen «Vegdirektoratet».	Klargjøring om hvilke oppgaver som tilhører Vegdirektoratet og hvilke oppgaver som tilhører divisjon Transport og samfunn.
	1	7.6	<p>Endret rekkefølge på boksene</p> <p>Tatt bort kulepunkt for fylkeskommunen som takstmyndighet på ferje.</p> <p>Lagt til punkt om at regionalt bompengeselskap kunngjør takstene på ferjesamband.</p>	<p>Tatt bort formulering om fylkeskommunen som takstmyndighet da dette ikke gjelder bompenger, men ordinære ferjetakster.</p> <p>Presisering om at det er bompengeselskap som kunngjør bompengetakster på ferjesamband.</p>
	2	3	Lagt til tekst «I prosjekt hvor det kan søkes om ferjeavløsningsmidler, må søknad om dette følge proposisjonsutkastet. Det vil være et eget område på autopass.no hvor det går fram hvilke dokumenter som skal følge oversendelsen samt en sjekklister som viser hva proposisjonsutkastet skal inneholde».	Presisering om ferjeavløsningsmidler
	2	4.4	Lagt til tekst «For bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. Kravet om 20 prosent egenandel i nye bypakker gjelder den samlede porteføljen av fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, og ikke for hvert enkelt prosjekt i bypakken.	Innarbeidelse av brev fra SD av 02. januar 2020 vedrørende krav 20% fylkeskommunal/kommunal egenandel i bypakker eller i fylkeskommunale eller kommunale prosjekter.

			Bompenger kan ikke finansiere egenandelen. Beregningen av egenandelen tar utgangspunkt i investeringskostnader uten merverdiavgift. Det skal dokumenteres at inntektene fra en bypakke faktisk kan finansiere alle prosjektene som ligger i pakken. Prosjektene i pakken må også gå fram i prioritert rekkefølge.»	
	2	5.2	Endret overskrift til «Forhold som må vurderes i trafikkanalysene ved bomring»	Tydeliggjøre at det er forhold ved trafikkanalysen som skal vurderes
	2	6.4	Tatt inn formulering «For bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, ref. kapittel 2.4.4.»	Innarbeidelse av brev fra SD av 02. januar 2020 vedrørende krav 20% fylkeskommunal/kommunal egenandel i bypakker eller i fylkeskommunale eller kommunale prosjekter.
	2	7	Tatt inn formulering «For bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, ref. kapittel 2.4.4.»	Innarbeidelse av brev fra SD av 02. januar 2020 vedrørende krav 20% fylkeskommunal/kommunal egenandel i bypakker eller i fylkeskommunale eller kommunale prosjekter.
	2	8.3	Lagt til formulering «I tråd med Veglovens § 27 må departementet ha samtykke fra Stortinget til å gi tillatelse til bompengeneinnkreving på offentlig veg.»	Viser til rammevilkår for bompengeneinnkreving
	3	1.4	Lagt til presisering «Bompengepakker <b>med parallellinnkreving</b> er mer fleksible enn enkeltprosjekt når det gjelder håndtering av kostnads- eller inntektsendringer.»	Presisering om parallellinnkreving
	4	1	Tatt vekk «Akershus» i punktet som omtaler hvilke fylker Vegfinans har bompengeprojekt i. Tatt inn «Viken»	Ingen realitetsendring, språklig presisering etter regionreform

	4	5.2	Fjernet setning «Prosjektavtaler og finansieringsavtaler som fraviker fra bompengavtalen må godkjennes av Samferdselsdepartementet.»	Dette hører sammen med oppfølging av bompengavtalen delegert til VD og fjernes herfra.
	4	6	Endret tekst til «Det skal minst en gang i året holdes møte for oppfølging av bompengavtalen mellom bompengeselskapet og Vegdirektoratet. <b>Vegdirektoratet forbereder og organiserer disse møtene»</b>	Ansvar for møtene er nå delegert til VD i brev fra SD «Resultater for bompenginnkreving 2018 – Tilbakemelding» av 11.06.2020.
	6	1	Fjernet tekst «Atlanterhavstunnelen er pr. 2019 det eneste bompengeanlegget på det offentlige vegnettet som kun har manuell betaling. Her tas det også betalt pr. passasjer, for moped/mc og for kollektivtrafikk i rute.»	Prosjektet er avviklet og man har derfor ikke bompengeanlegg med manuell betaling lenger.
	6	4	Lagt til tekst «Ved innkreving av bompenger på ferje skal takstsystemet så langt det lar seg gjøre være tilsvarende innkreving i bomstasjon på land, dvs. bompengepåslagene gis i kronebeløp. Takstgruppene må følge ferjeregulativets inndeling etter lengde. Ferjekort er en rabattordning som gjelder ferjebilletten og kan ikke gjelde bompengepåslaget Dette forutsetter et ferjesamband der lesing av AutoPASS-brikker er innført. I ferjesamband uten AutoPASS vil bompengene følge som sonepåslag på gjeldende ferjetakstregulativ.»	Endring i innkreving av bompenger på ferje
	6	5.5	Lagt til tekst «Viser til kap.1.5.1 hvor det framkommer at bompengepakker skal porteføljestyres. Garantier gitt bompengepakker åpner ikke for utvidet innkrevingstid eller å øke fastsatt gjennomsnittstakst med 20 prosent.»	Innarbeidelse av brev fra SD av 02. januar 2020 vedrørende krav 20% fylkeskommunal/kommunal egenandel i bypakker eller i fylkeskommunale eller kommunale prosjekter.

	7	2.1	Ryddet i oppgaver mellom Transport og samfunn og Vegdirektoratet.  Laget ny oversikt for «Statens vegvesen v/ transport» og samfunn og plassert oppgavene til Transport og samfunn der	Klargjøring om hvilke oppgaver som tilhører Vegdirektoratet og hvilke oppgaver som tilhører divisjon Transport og samfunn.
	7	2.1	Lagt til presisering i følgende setning under oppgaver for oppdragsgiver «Planlegging av plassering av bomstasjoner og nødvendig grunnarbeid <b>etter avtale med bompengeselskapene (se vedlegg 3)</b> ».	Presisering vedr. ansvarsfordeling mellom oppdragsgiver og bompengeselskap om bomplassering/anskaffelse av vegkantutstyr
	7	2.1	Lagt til presisering i følgende setning «Formålet med AutoPASS Forum er å være et samarbeidsforum mellom Statens vegvesen <b>som leverandør av det sentrale IKT-systemet (kjerneløsningen),</b> de regionale bompengeselskapene og ferjeaktørene.»	Presisering av ansvarsforholdet innad i Statens vegvesen
	8	2	Endret referansen til proposisjonen med følgende tekst «ordningen er nærmere beskrevet i Prop. 105 S (2019-2020) Kommuneproposisjonen 2021.	Oppdatert proposisjonsreferanse. Utvidet ferjeavløsningsmidler til maks 45 år.
	vedlegg	1	Endring i vedlegg 1 prosjektavtale. I punkt 5.1 er malen endret til «Avtalen trer i kraft ved undertegnelse».  I punkt 5.4 endres referansen til finansieringsavtalen fra 4.7 til 4.8	Feil referanse rettet opp



Referanse			Endring	Konsekvens/Praksisendring
Dato	Kap.	Avsnitt		
11.09.2020  Versjon 1.2	1	4.1	Lagt inn tekst vedr. bompengefaglige råd som de regionale bompengeselskapene gir før bompengeprojektet er vedtatt i stortinget: <i>Bompengeselskapet skal involveres i planleggingen av et nytt prosjekt når det gjelder plassering av vegkantutstyr og rådgivning tilknyttet dette. Når bompengeselskapet involveres i planleggingen av et prosjekt, skal bompengeselskapets utgifter dekkes av prosjekteier. Bompengeselskapet fakturerer prosjekteier etter selvkostprinsippet.</i>	Endring av praksis etter at ansvar for anskaffelse, etablering, drift og avvikling av vegkantutstyr er gitt til de regionale bompengeselskapene
	1	5.1	Lagt til tekst om hva som skal fremgå av garantivedtaket: <i>Av garantivedtaket skal det framgå følgende:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Type garanti som stilles; selvskyldnerkausjon evt. som simpel kausjon hvis det er aktuelt</i></li> <li>• <i>Låneopptak for hvilket prosjekt garantien gjelder for</i></li> <li>• <i>Beløpet på hovedstolen, og eventuelt tillegg for renter og omkostninger, og samlet maksimalansvar</i></li> <li>• <i>Fra hvilket tidspunkt garantien gjelder</i></li> <li>• <i>Til hvilket tidspunkt garantien gjelder, og eventuelt tillegg for forlengelse ved utvidet innkrevingsperiode, og eventuelt tillegg på</i></li> </ul>	Presisering av gjeldende praksis

			<p><i>inntil 2 år etter hovedforpliktelsens forfall, og samlet maksimal lengde</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Endring/reduksjon i garantiansvaret i takt med nedbetaling</i></li> <li>• <i>At garantistiller kan kreve retten til 1. prioritet pant i innkrevingsretten, jf. garantiforskriften</i></li> <li>• <i>Retten til å forlenge innkrevingsperioden</i></li> </ul>	
	1	7.1	<p>Tatt inn regionalt bompengeselskap som aktør og følgende ansvar: Høres/rådgiver om bomplassering</p>	<p>Endring av praksis etter at ansvar for anskaffelse, etablering, drift og avvikling av vegkantutstyr er gitt til de regionale bompengeselskapene</p>
	2	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Endret tidsestimat for vedtak i Stortinget fra prosjektet er lokalpolitisk vedtatt. Tidligere stod det 6-12 måneder, vi har nå endret det til 8-15 måneder.</li> </ul>	<p>Ny rutine ved at Myndighet og regelverk kvalitetssikrer prop.utkast fører til man må beregne ca. 2 måneder lenger tid fra lokalpolitisk vedtak til Vedtak i stortinget.</p>
			<p>Lagt inn ny illustrasjon hvor Statens vegvesen v/myndighet og regelverk er lagt inn som aktør som kvalitetssikrer utkast til st.prop. Dette har også ført til endring av tidsestimat beskrevet ovenfor.</p>	<p>Ny rutine ved at Myndighet og regelverk kvalitetssikrer prop.utkast for alle oppdragsgivere</p>
	2	3	<p>Lagt inn tekst om Statens vegvesen som kvalitetssikrer av utkast til bompengeproposisjon: «Oppdragsgiver skal utarbeide forslag til bompengeproposisjoner som sendes Samferdselsdepartementet. Før en slik oversendelse skal utkastet vedlagt trafikkberegninger (trafikknotat), finansieringsberegninger og utskrift av lokalpolitiske vedtak, sendes Statens vegvesen</p>	<p>Nye rutiner vedr. kvalitetssikring av utkast til bompengeproposisjon</p>

			<p>v/ Myndighet og regelverk for kvalitetssikring. Oversendelsen for kvalitetssikring til Statens vegvesen v/ Myndighet og regelverk skal gå med kopi til Samferdselsdepartementet. Likeledes vil tilbakemeldingen fra Statens vegvesen v/ Myndighet og regelverk gå med kopi til departementet. Når det gjelder Statens vegvesens prosjekter skal tilbakemelding på kvalitetssikringen fra Myndighet og regelverk v/Brukerfinansiering følge oversendelsen av saken til departementet»</p>	
	2	4.2	<p>Fjernet tekst. Tidligere avsnitt to er tatt ut: «I noen tilfeller er det nødvendig med bom på sideveg av for eksempel trafiksikkerhetshensyn og/eller økonomiske hensyn. Dersom et prosjekt er avhengig av bom på sideveg, må dette avklares med Samferdselsdepartementet før lokalpolitisk behandling.»</p>	<p>Fjernet krav om at prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig, skal avklares med samferdselsdepartementet</p>
	2	4.2	<p>Lagt til tekst om involvering av bompengeselskapene i bompengeutredningen: «Bompengeselskapet skal uttale seg om plassering av bomstasjon før lokalpolitisk behandling. Dette anses som en del av administrasjonsarbeidet til bompengeselskapet.</p> <p>Bompengeselskapet kan i tillegg yte bompengefaglige råd i planleggingen av et nytt prosjekt. Disse utgiftene må dekkes av prosjekteier. Bompengeselskapet fakturerer prosjekteier etter selvkostprinsippet».</p>	<p>Endring av praksis etter at ansvar for anskaffelse, etablering, drift og avvikling av vegkantutstyr er gitt til de regionale bompengeselskapene</p>

	2	4.3	Lagt til tekst: <i>Kostnader ved etablering av innkrevningssystemet, herunder bomstasjon(er), er også en del av anleggskostnadene. Grunnerverv til portaler og boder, fysisk tilrettelegging, fundamenter, samt etablering og tilkobling av datakommunikasjon er Oppdragsgivers ansvar. Det regionale bompengeselskapet skal dekke kostnadene til anskaffelse, etablering, utvikling, utskifting, drift, vedlikehold og avvikling av innkrevningssystemet. Disse kostnadene inngår derfor ikke i Oppdragsgivers ramme for senere rekvirering, men er likevel en del av det totale kostnadsbilde for prosjektet.</i>	Endring av praksis etter at ansvar for anskaffelse, etablering, drift og avvikling av vegkantutstyr er gitt til de regionale bompengeselskapene
	2	5.3	Lagt til tekst under «Porteføljestyling av bompengepakker»: <i>«Utbyggingen må derfor tilpasses bompengeselskapets netto inntektsramme. Rentebærende gjeld prioriteres over rekvisisjon fra oppdragsgiver»</i>	Presisering/avklaring av gjeldende praksis.
	2	6.1	Fjernet tekst: <i>«I de tilfellene hvor endring i reisemønster grunnet bompengeprojekt gjør bom på sideveg nødvendig, må dette avklares med Samferdselsdepartementet. Behovet for en slik avklaring gjelder kun riksvegprosjekter»</i>	Fjernet krav om at prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig, skal avklares med samferdselsdepartementet
	4	1	Endret navn på fylkeskommunene slik at det samsvarer med navn etter 01.01.20.	Følger av regionreform
	4	5.3	Lagt til nytt kulepunkt under prosjektavtalen: «● Ansvarsfordeling for etablering av vegkantutstyr»	
	4	5.4	Lagt til nytt kulepunkt under finansieringsavtalen:	

			«● Ansvarsfordeling for etablering av vegkantutstyr»	
	6	3.6	Første avsnitt er endret til « <i>I takstretningslinjene er det trukket opp klare grenser for hvilke trafikantgrupper som skal gis fritak. Hvilke fritak som gjelder for det enkelte prosjektet skal gå fram av taksvedtaket som igjen gjenspeiler det stortinget har sluttet seg til ved behandlingen av prosjektet.</i> ».	Språklig presisering
	6	3.6	Lagt inn tekst: « <i>Det er bompengeselskapet som behandler søknad om fritak</i> »	Nødvendig avklaring etter regionreform og påfølgende omorganisering av Statens vegvesen
	6	5.3	Lagt inn ny tekst: « <i>Grunntakstene skal avrundes til nærmeste hele krone</i> »	Presisering/avklaring av gjeldende praksis.
	6	5.6	Endret tekst vedrørende klagebehandling. Ny tekst: <i>Fritakssøknader behandles av bompengeselskapet. Vedtak om fritak etter takstvedtak eller takstretningslinjene er et enkeltvedtak og kan påklages til Statens vegvesen innen forvaltningslovens frister på tre uker. Søknad om fritak som ikke er omfattet av takstvedtak eller takstretningslinjer avvises. Avvisning er et enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2 tredje ledd.</i>  <i>Dette gjelder også takstvedtak, som skal betraktes som enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Dette gir brukerne anledning til å klage på slike vedtak innen forvaltningslovens frister på tre uker. Klager på takstvedtak sendes Statens vegvesen som har fattet takstvedtaket. Dersom vedtaket fastholdes, sendes klagen med Statens</i>	Endring av praksis etter regionreform og påfølgende omorganisering i Statens vegvesen.

			<i>vegvesens innstilling til Samferdselsdepartementet. Klager informeres om innstillingen og har 14 dagers frist til å komme med uttalelse/tilleggsopplysninger.</i>	
	7	2.1	Lagt til nytt kulepunkt under Statens vegvesen: «● Godkjenne at vegkantutstyret kan tas i bruk i AutoPASS Samvirke»	
	7	2.5	Lagt inn tekst om at krav fra Statens vegvesen til bompengeselskapene og utstederne er tilgjengelig på <a href="http://www.autopass.no">www.autopass.no</a>	Presisering/avklaring av gjeldende praksis.
	7	2.6.1	Lagt inn tekst om at områdeerklæringen og informasjon om søkeprosess for å bli AutoPASS-utsteder er tilgjengelig på <a href="http://www.autopass.no">www.autopass.no</a>	Presisering/avklaring av gjeldende praksis.
	Vedlegg	1	Lagt inn oppdatert mal for finansieringsavtale	
	Vedlegg	2	Lagt inn oppdatert mal for prosjektavtale	
	Vedlegg	3	Lagt inn nytt vedlegg vedrørende vegkantutstyr	Endring av praksis etter at ansvar for anskaffelse, etablering, drift og avvikling av vegkantutstyr er gitt til de regionale bompengeselskapene
	Vedlegg	5	Lagt inn nytt brev fra Samferdselsdepartementet (3) <i><u>Brev om bom på sideveg av 06.04.2020</u></i>	Fjernet krav om at prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig, skal avklares med samferdselsdepartementet
	Vedlegg	5	Lagt inn nytt brev fra Samferdselsdepartementet (3) <i><u>Supplerende tildelingsbrev nr. 3 - Oppfølging av de regionale bompengeselskapene av 03.04.2020</u></i>	Krav om rapportering i forbindelse med Corona/Covid-19
	Vedlegg	5	Lagt inn nytt brev fra Samferdselsdepartementet (3) <i><u>Supplerende tildelingsbrev nr. 6 - Håndtering av bompengesaker på fylkesvei av 17. april 2020</u></i>	Kvalitetssikring av prop. utkast hos Statens vegvesen Statens vegvesen som fagorgan for bompengesektoren

	Vedlegg	5	Lagt inn nytt brev fra Samferdselsdepartementet (3) <u>Oppfølging av regjeringspartienes bompengavtale - Avklaringer knyttet til finansieringsopplegget i pakker av 29. mai 2020</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samlet egenandel dekkes av lokale myndigheter</li> <li>• Kompensasjon for merverdiavgift</li> </ul> Prisjustering og justering av nominelle takster innenfor fastsatt gjennomsnittstakst
	Vedlegg	6	Fjernet punkt under «Bompengordningen» vedrørende bom på sideveg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjernet krav om at prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig, skal avklares med samferdselsdepartementet</li> </ul>
	Vedlegg	6	Lagt til nytt punkt i sjekklister under «bompengordning»: « <b>• Det skal foreligge uttalelse fra bompengeselskapet vedrørende plassering av bomstasjon, samt vurdering om foreslått opplegg er gjennomførbart</b> »	Endring av praksis etter at ansvar for anskaffelse, etablering, drift og avvikling av vegkantutstyr er gitt til de regionale bompengeselskapene
<b>Referanse</b>			<b>Endring</b>	<b>Konsekvens/Praksisendring</b>
Dato	Kap.	Avsnitt		
<b>15.11.2019</b>	2	3	Endring i figur 1. Lagt til merknad om prosess. «(*) Dersom nødvendig med bom på sideveg må dette avklares med Samferdselsdepartementet. Gjelder kun riksveg»	Prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig skal avklares med samferdselsdepartementet. (Brev om innstramming av bruk av bom på sideveg 18. juni 2019 og brev av 14. november 2019).
<b>Versjon 1.1</b>				
15.11.2019	2	4.2	Lagt inn ny tekst. Avsnitt to er nytt. «I noen tilfeller er det nødvendig med bom på sideveg av for eksempel trafiksikkerhetshensyn og/eller økonomiske hensyn. Dersom et prosjekt er avhengig av bom på sideveg, må dette avklares med Samferdselsdepartementet før lokalpolitisk behandling.»	Prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig skal avklares med samferdselsdepartementet. (Brev om innstramming av bruk av bom på sideveg 18. juni 2019 og brev av 14. november 2019).
15.11.2019	2	6.1	Lagt inn ny tekst. Første avsnitt. Siste setning. «I de tilfellene hvor endring i reisemønster grunnet	Prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig skal avklares med samferdselsdepartementet. (Brev

			<i>bompengeprojektet gjør bom på sideveg nødvendig, må dette avklares med Samferdselsdepartementet.»</i>	om innstramming av bruk av bom på sideveg 18. juni 2019 og brev av 14. november 2019).
15.11.2019	Vedlegg	6	Lagt inn nytt underpunkt under «Bompengereordningen».	Prosjekt hvor bom på sideveg er nødvendig skal avklares med samferdselsdepartementet. (Brev om innstramming av bruk av bom på sideveg 18. juni 2019 og brev av 14. november 2019).
15.11.2019	Vedlegg	5	Lagt inn nytt brev fra Samferdselsdepartementet (3). <i>«Brev om innstramming av bruk av bom på sideveg 18. juni 2019.»</i>	Innstramming av bruk av bom på sideveg. Bom på sideveg skal avklares med Samferdselsdepartementet.
15.11.2019	4	1	Lagt til nytt avsnitt. <i>«I noen tilfeller vil et bompengeprojekt gå over flere fylkesgrenser hvor fylkene har eierskap i ulike regionale bompengeselskap. I disse tilfellene anses det som hensiktsmessig at bompengeselskapet eid av fylket som har stilt høyest garantibeløp håndterer innkrevingen. Dette må imidlertid avklares nærmere med involverte fylkeskommuner.»</i>	Presisering/avklaring av gjeldende praksis.
15.11.2019	6	3.6	Lagt inn tekst i underpunktet «Forflytningshemmede»: <i>«Innehavere av parkeringstillatelse med gyldighet på minst to år i henhold til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede kan gis fritak. Fritaksordningene betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Fritaket er knyttet til én bil og fribrikken kan ikke flyttes mellom biler uten å endre avtalen. Avtalen kan ikke endres for at fritakshaver skal kunne benytte fribrikken i flere kjøretøy. Om fritakshaver har flere kjøretøy, må man velge det kjøretøyet som er mest hensiktsmessig å ha fritaket knyttet til.»</i>	Presisering/avklaring av gjeldende praksis.



15.11.2019	Vedlegg	5	Lagt inn nytt brev fra Samferdselsdepartementet (3). <u>Brev om presisering av finansiering av prosjekter med bom på sideveg av 14.11.2019</u>	Innstramming i bruk av bom på sideveg gjelder finansiering av riksvegprosjekter.
------------	---------	---	--	--

