

Bompengeprosjekter

Revidert desember 2023

Veiledning

Forord

Formålet med denne veilederen er å gi en samlet og oppdatert framstilling av rammevilkårene for nye bompengeprosjekter på offentlig veg etter veglova § 27. Vilkårene gjelder også for igangsatte bompengeprosjekter avhengig av inngåtte avtaler.

Stortinget vedtok i 2015 en reform av bompengesektoren med etablering av fem regionale bompengeselskap, utskilling av utstederrollen og revisjon av takstretningslinjene som de viktigste endringene. I tillegg er Nye Veier AS etablert, og det pågår en regionreform hvor fylkeskommunene må etablere egne vegadministrasjoner for fylkesvegene.

Ovennevnte reformer gir store forandringer iblant annet ansvarsdeling mellom bompengeselskapene og Statens vegvesen, organiseringen av bompengeselskapene og etablering og drift av innkrevingssystemene. Det er derfor viktig at det klargjøres hvilke organisasjoner som er involvert og at ansvarsdelingen og samspillet mellom disse er entydig. Fordi denne prosessen fortsatt pågår, må det sikres at denne veilederen oppdateres når det skjer vesentlige endringer.

I forbindelse med bompengereformen er det flere, i hovedsak uavhengige, oppgaver som må beskrives nærmere.

Følgende oppgaver må ivaretas for det enkelte prosjekt:

- Håndtere lokale initiativ frem til stortingsvedtak
- Gjennomføre utbyggingen
- Etablere og drive bompengesystem for innkreving av bompengemidler

Disse oppgavene er beskrevet i detalj i henholdsvis kapittel 2, 3 og 7 mens det er gitt sammendrag av roller og ansvar i kapittel 1.8.

Følgende oppgaver ivaretas generelt for alle prosjekter:

- Forvalte fellesfunksjoner/oppgaver og spesifikasjoner for betalingsløsninger for å sikre harmonisering og interoperabilitet mellom aktørene internt i Norge, overfor utlandet og i henhold til internasjonale lover og reguleringer
- Håndtere oppgaver pålagt gjennom EU-direktivet for elektronisk bompenginnkreving (EETS) knyttet til for eksempel godkjenning av utstedere og megling mellom utstedere og bompengeselskap
- Godkjenning og tilsynsoppgaver - Vegdirektoratet har som oppgave blant annet å følge opp bompengeselskapene med bompengeselskapene og føre tilsyn med utstedere

Disse oppgavene vil ikke påvirke det enkelte prosjekt i nevneverdig grad og er derfor kun beskrevet på overordnet nivå. De oppgavene som er pålagt gjennom EETS direktivet er tatt inn i

utstederforskriften, mens Vegdirektoratets myndighetsoppgaver overfor de regionale bompengeselskapene er beskrevet i brev til det enkelte selskapet i forbindelse med inngåelse av bompengeavtale med hver av disse. Kapittel 1.8 beskriver roller og ansvar for disse oppgavene.

Retningslinjene gitt i denne veilederen gjelder også for bompengeprojekter med innkreving på ferje og ferjeavløsningsprosjekter. Innkreving av ordinær ferjetakst beskrives ikke.

I vedlegg til veilederen inngår blant annet maler for prosjektavtalene som inngås mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapene og for finansieringsavtalene mellom oppdragsgivere og bompengeselskapene. Vedleggene gir også referanser til blant annet lovverk, retningslinjer og brev som er relevante i forbindelse med planlegging, etablering, drift og avvikling av bompengeprojekter. Videre er tatt med takstretningslinjer, mal for skilting i bomstasjoner, sjekklister for utarbeidelse av faglig grunnlag og en beskrivelse av ansvaret ved anskaffelse av vegkantutstyr. Det kan skje justeringer i disse dokumentene, og det må derfor kontrolleres at siste versjon benyttes.

Målgruppen for veilederen er saksbehandlere og saksansvarlige i Statens vegvesen, Nye Veier AS, fylkeskommuner og kommuner, de regionale bompengeselskapene samt andre som skal utrede eller følge opp bompengeprojekter.

Veilederen skal være et hjelpemiddel under hele utrednings- og behandlingsprosessen for bompengeprojekter, fra innledende vurderinger av mulighetene for å finansiere tiltak med bompenger, til endelig vedtak i Stortinget. Veilederen skal dessuten være til hjelp ved etablering av bomstasjoner, i den daglige driften av bompengeselskapene og ved avvikling av bompengeordninger.

Veilederen forutsetter at den enkelte aktør innen sektoren i tillegg utarbeider egne interne prosedyrer og rutiner for behandling av bompengesaker.

Veilederen foreligger i elektronisk format som gjør det enkelt å foreta oppdateringer og revisjoner etter hvert som det skjer endringer i regelverk/retningslinjer og andre forutsetninger. Det er forventet at de pågående reformene vil medføre behov for hyppig oppdatering de nærmeste årene. Det er alltid siste versjon av veilederen som vil være tilgjengelig på autopass.no og være gjeldende. Ved senere endringer som betinger overgangsordninger, vil dette framgå av veilederen.

Statens vegvesen Vegdirektoratet, mai 2019

1 Innhold

Forord.....	1
1 Innledning – hovedprinsipper	7
1.1 Generelt om bompengefinansiering	7
1.1.1 Innledning.....	7
1.1.2 Hjemmelsgrunnlag	7
1.1.3 Bruk av bompenger	8
1.1.4 Nytteprinsippet	8
1.1.5 Særskilte ordninger for bompengetakster i byområder	9
1.1.6 Beredskapstakst	9
1.1.7 Lokal øremerket drivstoffavgift.....	9
1.2 Ulike typer bompengeprosjekt.....	10
1.3 Innkreving.....	10
1.3.1 Etterskuddsinnkreving.....	10
1.3.2 Parallellinnkreving	10
1.3.3 Forhåndsinnkreving.....	11
1.4 Lån	11
1.4.1 Låneopptak og finansieringskilder.....	11
1.4.2 Rente og rentebindingstid	12
1.5 Forskuttering	12
1.6 Garantier	13
1.6.1 Fylkeskommunal og kommunal garanti	13
1.6.2 Pant.....	14
1.7 Forvaltning av bompengemidlene.....	15
1.8 Roller og ansvar innen bompengesektoren	15
1.8.1 Håndtere lokale initiativ frem til stortingsvedtak	15
1.8.2 Gjennomføre bompengeprosjektet	15
1.8.3 Roller og ansvar knyttet til innkrevningssystemet	16
1.8.4 Forvalte fellesfunksjoner/oppgaver	17
1.8.5 Myndighetsopp-gaver.....	17
1.8.6 Bompengennekreving på ferje	17
2 Prosedyrer for utredning og behandling av bompengeprosjekter	18
2.1 Innledning.....	18
2.2 Forholdet mellom plansak og bompengesak	18
2.3 Prosess og tidsforløp ved bompengesaker	18
2.3.1 Prosess for riksvegprosjekter	19

2.3.2	Prosess for fylkesvegprosjekter	21
2.4	Bompengeprosjekter	22
2.4.1	Forhåndsvurdering/mulighetsstudie	22
2.4.2	Bompengeutredning/faglig grunnlag	23
2.4.3	Anleggskostnader	23
2.4.4	Bompengandel, takster og bompengeperiode	25
2.4.5	OPS-prosjekter	25
2.4.6	Endringer i vedtatte bompengeprosjekter	26
2.5	Presisering om bompengepakker	26
2.5.1	Definisjoner	26
2.5.2	Bruk av bompenger til planlegging og sekretariatsfunksjoner i bypakker	27
2.5.3	Forhold som må vurderes i trafikkanalysene ved bomring	27
2.5.4	Grunnlag for Stortingets behandling	28
2.5.5	Oppfølging av bompengepakker med parallellinnkrevning	30
2.6	Grunnlag for å utrede finansieringsforutsetninger for bompengeprosjekter/pakker	30
2.6.1	Trafikkgrunnlag	30
2.6.2	Driftskostnader	31
2.6.3	Prisstigning og rentenivå	31
2.6.4	Finansieringsplan	31
2.6.5	Beregningsmodell	32
2.6.6	Følsomhetsanalyse	32
2.7	Lokalpolitisk behandling – forpliktende vedtak	33
2.8	Sentral behandling	33
2.8.1	Kvalitetssikring	33
2.8.2	Behandling i Stortinget	33
2.8.3	Forberedelse for Stortingsbehandling	33
2.9	Inngåelse av prosjekt- og finansieringsavtale	34
2.10	Endringer i vedtatte bompengeprosjekter	34
3	Før og under anleggsperioden	35
3.1	Rammebetingelser gitt av prosjekt- og finansieringsavtalen	35
3.1.1	Innhold i prosjektet	35
3.1.2	Endringer i kostnadsoverslag	35
3.1.3	Kostnadsøkning for enkeltprosjekter	35
3.1.4	Håndtering av kostnads- eller inntektsendringer i bompengepakker	36
3.1.5	Senere endringer vedtatt av Stortinget	36
3.2	Anleggsfasen	36

3.2.1	Oppdragsgivers ansvar	36
3.2.2	Overføring av midler.....	37
3.2.3	Åpningstidspunkt.....	37
3.2.4	Ansvar ved avvik fra forutsatte kostnader	37
4	Bompengeselskapet	39
4.1	Innledning.....	39
4.2	Bompengeselskapets oppgaver.....	39
4.3	Bompengeselskapets organisering.....	39
4.4	Tidspunkt for opprettelse av bompengeprojekt.....	40
4.5	Avtaler	40
4.5.1	Avtaleoversikt.....	40
4.5.2	Bompengeavtalen.....	41
4.5.3	Prosjektavtalen.....	42
4.5.4	Finansieringsavtalen.....	42
4.5.5	Endringer i avtaleforhold.....	43
4.6	Rapportering, informasjon og kontroll.....	43
5	Avvikling av bompengeprojekter	44
5.1	Innledning.....	44
5.2	Beregning av tidspunkt for avvikling	44
5.3	Disponering av selskapets midler	45
5.4	Avvikling av prosjekt og prosjektselskap.....	45
6	Takstsystem.....	46
6.1	Innledning.....	46
6.2	Takstmyndigheten	46
6.3	Rammer for takst- og rabattstruktur.....	46
6.3.1	Gjennomsnittstakst	47
6.3.2	Takstgrupper	47
6.3.3	Miljødifferensiering.....	48
6.3.4	Tidsdifferensiering.....	49
6.3.5	Timesregel	49
6.3.6	Rabatter.....	49
6.3.7	Fritaksordninger	51
6.3.8	Søknad om fritak	54
6.3.9	Klage på avslag om fritak.....	54
6.4	Innkrevning på ferje.....	54
6.5	Takstvedtak	54

6.5.1	Takstvedtak ved oppstart av innkrevingen og ved endring av takstopplegg	55
6.5.2	Evaluering av takstvedtak.....	55
6.5.3	Takstjustering i henhold til prisstigning.....	55
6.5.4	Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst.....	56
6.5.5	Senere endring av gjennomsnittstakst.....	56
6.5.6	Klage på takstvedtak.....	56
7	Innkrevningssystemet.....	57
7.1	Innledning.....	57
7.2	Rammebetingelser, krav og standardisering.....	57
7.2.1	Roller og ansvar	57
7.2.2	Ulike bompengesystemer anvendt i Norge.....	58
7.2.3	Krav basert på lovgivning, vedtak og avtaler.....	59
7.2.4	Standarder for innkrevningssystemet	60
7.2.5	Krav til funksjonalitet.....	61
7.2.6	Andre krav	61
7.3	Beskrivelse av innkrevningssystemet – AutoPASS	62
7.3.1	Grunnprinsipper	62
7.3.2	Delsystemer, arkitektur og samspill	62
7.3.3	Bomstasjoner – Plassering, utforming og skilting	64
7.3.4	Informasjon til brukerne.....	65
7.4	Anskaffelse, drift og avvikling.....	65
7.4.1	Anskaffelse og idriftsetting.....	65
7.4.2	Administrasjon og drift.....	66
7.4.3	Avvikling.....	67
8	Andre forhold	68
8.1	Ferjeavløsningsprosjekter	68
8.2	Innsparte ferjetilskudd	68
	Vedlegg 1: Vedlegg 4 til prosjektavtalen	69
	Vedlegg 2: Vedlegg 5 til finansieringsavtalen.....	71
	Vedlegg 3: Takstretningslinjer	73
	Vedlegg 4: Kilder og grunnlagsdokumenter	80
	Vedlegg 5: Sjekkliste ved utarbeidelse av faglig grunnlag.....	87
	Vedlegg 6: Skilting i bomstasjoner	90

1 Innledning – hovedprinsipper

1.1 Generelt om bompengefinansiering

1.1.1 Innledning

Denne veilederen omhandler kun bompengeprosjekter på offentlig veg etter veglova § 27. Bompenger på private veger er hjemlet i veglova § 56 og er ikke omtalt.

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.

Følgende definisjoner er lagt til grunn i veilederen:

Oppdragsgiver:	Den aktør som er ansvarlig for en utbygging. Dette kan være Statens vegvesen, fylkeskommunen eller Nye Veier AS. I enkelte sammenhenger, for eksempel i Norsk Standard for entreprenørkontrakter, benyttes byggherre om den samme funksjonen.
Vegeier:	Den aktør som er eier av vegen. Dette er staten for riksveger, fylkeskommunen for fylkeskommunale veger, og kommunen for kommunale veger.
Vegdirektoratet:	Benyttes i denne veilederen om Statens vegvesen Vegdirektoratet v/Myndighet og regelverk som myndighet innen bompengesektoren.

1.1.2 Hjemmelsgrunnlag

Hjemmel for innkreving og bruk av bompenger er gitt i veglova § 27 første til tredje ledd:

Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentlig veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.

Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløyisingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som er baserte på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande. Føresegnene om vilkår og bruk av bompengar i første ledd gjeld tilsvarande. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Departementet kan i forskrift fastsetje mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. Inntekter frå dei endra takstane skal gå til å nedbetale dei prosjekta som er prioriterte i bompengordninga det gjeld. Departementet kan i forskrifta likevel fastsetje

føresegner om at inntekter frå dei endra takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.

Med departementet menes her Samferdselsdepartementet. Vegmyndigheter for øvrig framgår av veglova § 9.

Veglova § 27 gjelder bare offentlige veger, og innebærer at alle forslag om bompenger på offentlig veg, både på riksveg, fylkesveg og kommunal veg, skal forelegges Stortinget. Definisjonen av offentlig veg er gitt i veglova § 1.

1.1.3 Bruk av bompenger

Det er i Prop. 82 L (2016-2017) vist til at hovedmålet med § 27 er finansiering av infrastrukturtiltak uavhengig av prosjektets art. Bompenger kan i prinsippet brukes til finansiering av alle tiltak på som veglova hjemler, men i praksis er bruksområdet for bompenger likevel innsnevret til å omfatte planlegging og anlegg av veg. For å unngå bindinger utover bompengerperioden, blir det generelt ikke gitt tillatelse til å benytte bompenger til vedlikehold og drift av offentlige veger.

I tillegg til de formål veglova vanligvis dekker er det i § 27 tatt inn en hjemmel til å benytte bompenger til investeringer i faste anlegg og installasjoner for skinnegående kollektivtrafikk, dersom det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om midlene brukes til tiltak på veg. Ved behandling av Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) ble det vedtatt en tilføyelse til veglova § 27 som åpner for at bompenginntektene også kan anvendes til drift av kollektivtrafikk, jf. siste setning i § 27 andre ledd. Forutsetningen for slik bruk er at det skjer som «del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde». I forarbeidet til lovendringen er det presisert at bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk må komme som et supplement til de ordinære offentlige tilskuddene.

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 behovene i området, ut fra omsyn til transportløsningene i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknende.

Bruken av bompenger i de konkrete bompengeprojektene framgår av den enkelte bompengeproposisjon, i innstilling fra Stortingets transportkomite og i prosjektavtalen som blant annet inkluderer utbyggingskostnader, finansieringskostnader og kostnader til innkrevingsutstyr.

Også kostnader til bompengennektingen er omfattes av hjemmelen. Dette gjelder administrasjons- og driftskostnader, herunder vedlikehold og drift av innkrevningssystem. Bompengene skal også dekke kostnader knyttet til avvikling av bompengeprojekter og fjerning av teknisk innkrevingsutstyr langs vegbanen. Bompengeselskapenes bruk av bompenger er hjemlet i de bilaterale bompengeavtalene mellom Samferdselsdepartementet og det enkelte bompengeselskapet.

1.1.4 Nytteprinsippet

Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengennekting. Det innebærer at de som betaler skal ha nytte av prosjektet bompengene finansierer. På samme måte må de som har nytte av prosjektet være med å betale. Dette blir likevel tolket slik at også de som får indirekte nytte av tiltaket, for eksempel gjennom bedre framkommelighet på det øvrige vegnettet i området, kan pålegges å betale bompenger.

Betydningen av nytteprinsippet er understreket og tolkningen videreutviklet i alle de fire siste utgavene av Nasjonal Transportplan (NTP):

- St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015
- St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019
- Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023
- Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029

Det stilles ikke samme direkte krav til sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bypakker. 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»

Etablering av bompengeneinnkreving på en strekning kan medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Dette kan være uheldig både av hensyn til miljø og sikkerhet, og svekker i tillegg finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjektet. Bompengeneinnkreving på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir samtidig mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene. Det bør derfor kun unntaksvis åpnes for å kreve inn bompenger på sidevegnettet. Dersom den nye vegen fører til vesentlig redusert trafikk på sidevegen, blir det større grad av nytte for trafikantene i form av bedre trafiksikkerhet og bedre miljø. Graden av avlastning bør derfor inngå i vurderingen. For å redusere trafiksikkerhets- og miljøproblemer på det øvrige vegnettet, bør det legges til rette for at flest mulig benytter den nye vegen.

1.1.5 Særskilte ordninger for bompengetakster i byområder

Veglova § 27 annet ledd gir hjemmel til å innføre tidsdifferensierte bompengetakster i bypakker, for eksempel høyere takster i høytrafikkperioder. I tillegg kan det innføres miljødifferensierte takster, det vil si takster som varierer ut fra kjøretøyenes miljøegenskaper, og eventuelt beredskapstakster. Det er en forutsetning at slike ordninger har lokalpolitisk tilslutning.

1.1.6 Beredskapstakst

Veglova § 27 tredje ledd gir hjemmel til i forskrift å fastsette midlertidige bompengetakster til bruk i avgrensede perioder i byområder når det er (fare for) overskridelser av grenseverdiene for forurensning i luft utendørs, fastsatt med hjemmel i forurensningsloven. Slike ordninger, som ofte er benevnt «beredskapstakst», er innført i de største byene og da typisk ved at taksten blir tre- eller femdoblet på dager dette er aktuelt.

Beredskapstakster betinger at det er fastsatt egen forskrift om dette for det aktuelle prosjektet. Dette er et eget tiltak som ikke er regulert i takstretningslinjene for bompengeneinnkreving.

Eventuelle merinntekter benyttes på lik linje med øvrige inntekter til formålet.

1.1.7 Lokal øremerket drivstoffavgift

Hjemmel for slik avgift er veglova § 27A:

Under spesielle geografiske høve og når dei lokale tilhøva elles ligg til rette for det, kan departementet med samtykke frå Stortinget fastsette at det skal krevjast inn finansieringstilskot på omsetting av drivstoff til motorvogn og fastsette storleiken på tilskotet. Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg.

En ordning med lokal øremerket drivstoffavgift som er forankret i veglova § 27A er bare innført i Tromsø. Ordningen er blitt forlenget flere ganger. De lokale forhold med lang avstand til bensinstasjoner utenfor avgiftsområdet, ble betraktet som spesielt gunstig for en slik ordning.

Ordningen har fungert tilfredsstillende, men gir et relativt lite bidrag til vegutbyggingen sammenlignet med øvrige bomringer i byer.

1.2 Ulike typer bompengeprojekt

Hva som skal (del-)finansieres med bompenger kan ha forskjellig formål og sammensetting.

Strekningsvise prosjekter gjelder utbygging av lengre sammenhengende vegstrekninger eller som blir utbygd etappevis. Dette kan være tiltak som ny vei, tunnel eller bru.

Bompengepakker består av flere utbyggingsprosjekter og tiltak som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i et avgrenset område, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Dette kan være en vegpakke eller en bypakke.

Vegpakker kan være en parsellvis utbygging av en vegstrekning eller delvis utbygging av flere ulike vegstrekninger i et avgrenset område.

Bypakker kan bestå av ulike tiltak på veg, men kan også gjelde tiltak for å styrke kollektivtrafikken slik at dette avlastet vegnettet og øker framkommeligheten for bilistene i et byområde.

1.3 Innkreving

Innkreving av bompenger for (del-)finansiering av en utbygging skal foregå i automatiske innkrevingspunkt på veg (bomstasjon). Et bomsnitt kan bestå av en eller flere bomstasjoner. Plasseringen av bomstasjonen/bomsnittet skal ivareta nytteprisnippet, ref. kapittel 1.1.4. Bomring er en serie bomstasjoner/bomsnitt plassert rundt et byområde på en slik måte at det ikke er mulig å passere gjennom ringen uten å betale.

Innkreving av bompenger kan foregå etter, parallelt med eller før utbyggingen av bompengeprojektet. Disse innkrevingsperiodene kalles henholdsvis etterskuddsinnkreving, parallellinnkreving og forhåndsinnkreving.

Meld. St. 26 (2012- 2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023 slår fast at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen, men parallellinnkreving kan benyttes i begrenset omfang og hovedsakelig i bypakker. Innretningen må likevel være slik at nytteprinsippet kan forsvares, ref. kapittel 1.1.4

1.3.1 Etterskuddsinnkreving

Etterskuddsinnkrevingen starter når vegen åpnes for trafikk. Fordelen med denne løsningen er at trafikantene betaler for et gode de får umiddelbar nytte av. Ulempen er at det må tas opp lån i byggeperioden. Ved store utbyggingskostnader og lang byggeperiode, kan rentekostnaden utgjøre en vesentlig andel av de totale kostnadene.

Dersom byggeperioden er kort og eventuell offentlig delfinansiering kan benyttes i byggeperioden, reduseres lånekostnadene.

1.3.2 Parallellinnkreving

Ved parallellinnkreving blir bompenger krevd inn samtidig med utbyggingen. Inntektene blir brukt direkte til å dekke anleggskostnadene, og rentekostnader kan helt eller delvis unngås. Ulempen er at trafikantene må betale for et prosjekt som de ikke får umiddelbar nytte av.

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det presisert at parallellinnkreving kun bør tillates i begrenset omfang, med unntak av bypakker hvor dette er den vanlige innkrevingsperioden. Dessuten videreføres dagens praksis med parallellinnkreving ved ferjeavløsningsprosjekter. I ferjeavløsningsprosjekter blir parallellinnkreving sjelden brukt alene, men i kombinasjon med forhånds- og/eller etterskuddsinnkreving.

Punktene i finansieringsavtalen som omhandler kostnadsøkninger/-besparelser og frist for endelig kostnadsoversikt må alle vurderes særskilt når utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallelt med bompengedekningen over en lengre periode. Dette gjelder spesielt hvis utbyggingen omfatter flere delprosjekter hvor det ikke foreligger kostnadsoverslag på reguleringsplannivå ved inngåelse av finansieringsavtalen. Det er da viktig å ha et system for å beskrive og dokumentere avtalt kostnadsramme etterhvert som denne endrer seg gjennom utbyggingsperioden.

Det vanlige er å definere en fast økonomisk ramme for hva som skal finansieres med bompenge, uavhengig av eventuelle endringer i anleggskostnadene. Alternativt kan det avtales hvor lang innkrevingstiden kan være og hvor høyt takstnivået kan være. I så fall kan de nevnte punktene som omhandler kostnadsøkninger/-besparelser i finansieringsavtalen strykes.

1.3.3 Forhåndsinnkreving

Med forhåndsinnkreving menes innkreving av bompenge 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 forhåndsinnkreving skal benyttes til å dekke planleggings- og prosjekteringskostnader, inkl. grunnundersøkelser, og rekvireres derfor samtidig som de brukes. Forhåndsinnkreving må vanligvis kombineres med parallell- og etterskuddsinnkreving.

Fordelen med forhåndsinnkreving er at lånekostnadene reduseres. Ulempen er at trafikantene må betale for et prosjekt før de eventuelt får nytte av det.

Også forhåndsinnkreving må godkjennes av Stortinget. Se også kapittel 6.4 om spesielle regler for innkreving på ferjer samt takstretningslinjene punkt 2.5 (se Vedlegg 3: Takstretningslinjer).

Dersom det er gitt tillatelse til forhåndsinnkreving før utbyggingen er endelig vedtatt, må oppdragsgiver inngå en egen finansieringsavtale for forhåndsinnkreving med bompengeselskapet/prosjektselskapet.

Forhåndsinnkreving skal være tidsbegrenset, og kan maksimalt pågå i tre år før det fattes endelig vedtak i Stortinget om å gå videre med prosjektet som bompengeprojekt. I bompengeproposisjonen og finansieringsavtalen om forhåndsinnkreving må det framgå hva inntektene fra forhåndsinnkrevingen skal benyttes til. Det vanlige vil være planleggingskostnader, inklusive grunnundersøkelser. Forhåndsinnkreving kan også vedtas samtidig med vedtak av utbyggingen. Dersom det har pågått forhåndsinnkreving før vedtaket, kan det vedtas at innkrevingen skal fortsette til utbyggingen er fullført.

Nettoinntektene fra forhåndsinnkreving er ofte små, og det bør vurderes nøye om verdien av bidraget fra slik innkreving står i rimelig forhold til den økte kostnaden for trafikantene.

Forhåndsinnkreving kommer i tillegg til ordinær bompengeperiode.

Det må framgå av stortingsproposisjonen hva inntektene fra forhåndsinnkrevingen skal benyttes til dersom prosjektet ikke realiseres.

1.4 Lån

1.4.1 Låneopptak og finansieringskilder

Bompengeselskapet vil normalt ha behov for å ta opp lån for å finansiere bompengandelen av prosjektkostnadene.

Det er bompengeselskapenes ansvar å ta opp nødvendige lån og å sørge for rimeligst mulig lånefinansiering. Det respektive bompengeselskapet gis rett til å ta opp lån til det aktuelle prosjektet gjennom en prosjektavtale med Vegdirektoratet. I prosjektavtalen fastsettes vilkårene for låneopptaket. Dette vil være rammen for finansieringsavtalen, inkludert rekvireringsplanen mellom bompengeselskapet og oppdragsgiver.

Låneopptak skal skje på den økonomisk mest gunstige måten innenfor rammene gitt av bompenggeavtalen mellom staten og bompengeselskapet, i tillegg til den respektive prosjektavtalen. De mest vanlige låneinstitusjonene har vært banker, kredittforetak og verdipapirmarkedet. Ved valutilån skal disse sikres mot kursrisiko.

1.4.2 Rente og rentebindingstid

Forskjellen i sikkerhet kan gi store forskjeller i lånebetingelsene. Er det kommunal eller fylkeskommunal garanti for lånet kan det gis lavere rente enn for lån uten slik garanti. Erfaring viser også at risikoen ved et prosjekt vurderes ulikt av de enkelte finansinstitusjonene.

Det er viktig at mest mulig av inntektene går til rask nedbetaling av gjelden. Lånet bør ikke ha lengre løpetid enn nødvendig slik at det kan nedbetales så raskt som mulig dersom bompenggeinnkrevningen opphører tidligere enn opprinnelig forutsatt.

Ved planlegging av bompengeprojekter skal det tas høyde for usikkerheten i framtidig rentenivå. I brev av 14.11.2012 «Forutsetninger om lånerente i bompengeproposisjoner» fra Samferdselsdepartementet til Staten vegvesen (og senere i Prop. 1 S (2016-2017)) har departementet sluttet seg til at det skal brukes beregningsteknisk lånerente på 5,5 prosent de første 10 årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent når man beregner bompenggebidraget til prosjektet.

1.5 Forskuttering

Kostnader påløpt før Stortinget har vedtatt utbyggingen kan ikke dekkes gjennom bompenger. Det er likevel åpnet for at kostnadene til planlegging av prosjekter kan dekkes av bompenger om det foreligger en tillatelse til forskuttering.

Forskuttering skal ikke forekomme for riksvegprosjekter.

For fylkesvegprosjekter skal det i utgangspunktet heller ikke forekomme forskuttering. Om det likevel skal være forskuttering må dette være i form av at fylkene selv legger ut for planleggingen mot at midlene kan rekvireres fra bompengeselskapet i det øyeblikket det foreligger et stortingsbehandlet bompenggeopplegg med en finansieringsavtale mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet. Fylkeskommunen som ønsker en slik ordning, må sende søknad til Vegdirektoratet om dette i det øyeblikket behovet oppstår. Vegdirektoratet videresender søknaden med sin anbefaling til Samferdselsdepartementet.

Ved godkjenning av departementet, må fylkeskommunen sikre at det forskutterte beløpet tas inn i prosjekt- og finansieringsplanen for det framtidige bompengeprojektet. Det må framgå tydelig av stortingsproposisjonen at det her gis rett til rekvirering av forskutterte midler til planlegging.

I praksis har «planlegging» vært reguleringsplanlegging, byggeplanlegging/prosjektering og arkeologiske undersøkelser/utgravinger.

1.6 Garantier

1.6.1 Fylkeskommunal og kommunal garanti

For å få best mulig rentebetingelser er det vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garanti for bompengeselskapenes lån.

Ifølge kommuneloven er det begrensninger på fylkeskommunenes og kommunenes adgang til å stille garanti. Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, mens kommunale garantier skal godkjennes av fylkesmannen, jf. kommunelovens § 14-19. Formell godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken.

Fylkeskommunale og kommunale garantier kan enten gis som simpel kausjon eller som selvskyldnerkausjon. Simpel kausjon innebærer at kreditor ved et eventuelt mislighold først må søke dekning hos virksomheten det garanteres for, og garantistens ansvar begrenses til det som ikke kan inndrives her. Selvskyldnerkausjon innebærer at kreditor ved mislighold kan gå direkte på garantisten. Lån mot selvskyldnerkausjon vil normalt gi lavere rente enn lån mot simpel kausjon.

Fylkeskommunene står som eiere av bompengeselskapene. Som eier kan fylkeskommunen ha interesse av å få rentekostnadene ned, hvilket tilsier garanti i form av selvskyldnerkausjon. Selvskyldnerkausjon er for øvrig en forutsetning for at bompengeselskapet kan organisere bompengeneinnkrevningen i prosjekter. I bompengeavtalen settes det krav om at et prosjekt organiseres som eget datterselskap om det ikke foreligger selvskyldnerkausjon for lånet.

Ved fylkeskommunal/kommunal garanti knyttet til bompengeprojekter skal garantitidens lengde ikke være lenger enn låneobjektets levetid, begrenset til maksimalt 40 år. Dette innebærer at garantien som regel blir stilt for byggeperioden og den forutsatte bompengeperioden, pluss fem år for en eventuell forlengelse. 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.

Det forutsettes at vedtak om garantistillelse fattes før saken legges frem for Stortinget. Garantivedtakene bør derfor fattes i forbindelse med den lokalpolitiske behandlingen av bompengesaken. Garantivedtakene skal omtales i den aktuelle stortingsproposisjonen. Av garantivedtaket skal det framgå følgende:

- Type garanti som stilles, selvskyldner eller simpel kausjon.
- Låneopptak og hvilket prosjekt garantien gjelder for.
- Beløp på hovedstol, med tillegg for renter og omkostninger.
- Samlet maksimalt garantiansvar. Garantien må ta utgangspunkt i maksimal lånegjeld i et pessimistisk beregningsalternativ, som regel vil dette være i perioden like etter oppstart innkrevning.
- Garantium skal oppgis i løpende kroner, eller kroneverdi i året hvor maksimal lånegjeld finner sted. Dette skal gjøres ettersom finansinstitusjonene ikke hensyntar utvikling i KPI når det gjelder lånerammer og garantier.
- Fra hvilket tidspunkt garantien gjelder
- Til hvilket tidspunkt garantien gjelder, og eventuelt tillegg for forlengelse ved utvidet innkrevingsperiode, og eventuelt tillegg på inntil 2 år etter hovedforpliktelsens forfall, og samlet maksimal lengde
- Endring/reduksjon i garantiansvaret i takt med nedbetaling
- At garantistiller kan kreve retten til 1. prioritet pant i innkrevingsretten, jf. Garantiforskriften

- Evt. rett til takstøkning og retten til å forlenge innkrevingsperioden
- For å sikre bompengeneinnkrevingen fra mulig kryssfinansiering frasier [XX] fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover [prosjekt/prosjektselskapets] innkrevingsrett i tilfeller der garantien kommer til anvendelighet.

1.6.2 Pant

Veglova § 27 fjerde ledd gir hjemmel for pantsetting av retten til å kreve inn bompenger:

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompengeneinnkrevinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettsvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

Pantsetting kan benyttes som sikkerhet for långiver, eller dersom garanti er stilt, for sikring av garantistens regresskrav etter utløst garantiansvar.

Långiver kan kreve at det blir tinglyst en pantobligasjon på eiendommens grunnbokblad. Pantobligasjonen har en pålydende tilsvarende lånets størrelse, og skal tjene som sikkerhet for fortrinnsrett til bompengeneinntektene i samme omfang. Långiver vil kreve at vegeier (Statens vegvesen, fylkeskommunen eller kommunen) signerer på pantobligasjonen i egenskap av hjemmelshaver til eiendommen.

Dette foregår slik:

- Oppdragsgiver sørger for at den delen av veganlegget der bomstasjonen skal plasseres blir oppmålt og skjøttet heftelsesfritt over til vegeier. Alternativt leies grunn av private.
- Oppdragsgiver sender søknad om tillatelse til pantsetting til vegeier.
- Vegeier samtykker i at den aktuelle finansinstitusjon i egenskap av långiver gis pantesikkerhet i bompengeselskapets rett til å kreve inn bompenger på anlegget. Dette gjøres ved at vegeier skriver ut en pantsettelseserklæring.
- På eiendommens grunnbokblad tinglyses samtykkers ordlyd, om at tillatelsen til å innkreve bompenger gjelder innenfor de grenser som framgår av stortingsvedtaket og prosjektavtalen med Vegdirektoratet. Som hjelpedokumenter ved tinglysingen vedlegges de aktuelle stortingsdokumenter som ledet fram til Stortingets vedtak, prosjektavtalen og vegeiers pantsettelseserklæring.

I henhold til bompengavtalen pkt. 15.3 kan garantistene kreve å få tinglyst pant i innkrevingsretten. Utforming av vegeiers pantsettelseserklæring må tilpasses den aktuelle situasjonen, og det må påses at alle dokumenter utfylles korrekt, slik at hjemmelshaver til grunnen ikke påtar seg ansvar for lånet.

Det er varierende praksis med hensyn til oppmåling og utskillelse av veggrunn rundt bomstasjon for påhefte av panterett, slik veglova gir anvisning på. Det pågår arbeid med en forenkling av prosessen. Inntil videre må en etterleve veglovas krav til utskillelse av grunnstykke for tinglysing av panterett. Det er opp til kommunene selv å vurdere om behov for areal knyttet til bomstasjoner må gjennomgå en reguleringsplan eller fremmes som en byggesak.

1.7 Forvaltning av bompengemidlene

I henhold til bompengeavtalen pkt. 8 skal ledige midler forvaltes forsvarlig. Midlene skal plasseres under hensyn til bompengeselskapets behov for likviditet, sikkerhet og rimelig avkastning, innenfor de begrensningene som er gitt av bompengeavtalens forbud mot kryssubsidiering.

Ut fra bompengeselskapets formål bør eventuell overskuddslikviditet snarest gå til nedbetaling av gjeld.

1.8 Roller og ansvar innen bompengesektoren

1.8.1 Håndtere lokale initiativ frem til stortingsvedtak

Proessen er beskrevet i detalj i kapittel 2.3 og avsluttes med en vedtatt stortingsproposisjon eller at sak avsluttes.

Følgende aktører og ansvar inngår i dette arbeidet:

Aktør	Ansvar
Kommune / Fylkeskommune	<ul style="list-style-type: none">• Utarbeide lokalpolitisk prinsippvedtak• Foreta lokalpolitisk behandling
Oppdragsgiver	<ul style="list-style-type: none">• Planlegge og organisere arbeidet• Utarbeide faglig grunnlag for bompengesak• Innhente uttalelse fra regionalt bompengeselskap om fysisk bomplassering• Vurdere konsekvenser av lokale vedtak• Utarbeide innspill til proposisjonstekst
Regionalt bompengeselskap	<ul style="list-style-type: none">• Høres/bidra som rådgiver om bomplassering
Vegdirektoratet	<ul style="list-style-type: none">• Kvalitetssikring av proposisjonstekst uavhengig av oppdragsgiver, før oversendelse til Samferdselsdepartementet.
Samferdselsdepartementet	<ul style="list-style-type: none">• Utarbeide endelig forslag til proposisjonstekst• Regjeringen legger saken fram saken for Stortinget
Stortinget	<ul style="list-style-type: none">• Vedtar bompengeproposisjon

Hovedprinsippene for bompengeprojektene er beskrevet i kapittel 1, mens prosedyrene for saksbehandling er beskrevet i kapittel 2.

1.8.2 Gjennomføre bompengeprojektet

Denne fasen starter når det foreligger et Stortingsvedtak og varer frem til prosjektet er ferdigstilt. Følgende aktører har ansvar knyttet til denne prosessen.

Aktør	Ansvar
Vegdirektoratet	<ul style="list-style-type: none">• Inngå prosjektavtaler (tillatelse til å kreve inn bompenger) med bompengeselskapet• Fastsette takstopplegg for bompengeneinnkrevningen etter søknad• Tilsynsmyndighet overfor bompengeselskapene• Rapportere til Samferdselsdepartementet om bompengeselskapenes virksomhet
Regionalt bompengeselskap	<ul style="list-style-type: none">• Inngå prosjektavtale med Vegdirektoratet

	<p>Inngår finansieringsavtale med oppdragsgiver, inkl. bestemmelser om bruk av vegkantutstyr og behov for bl.a. fundamenter.</p> <p>Etter inngåelse av prosjekt- og finansieringsavtale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sikre midler overfor Oppdragsgiver i tråd med fastsatt rekvisisjonsplan og fastsatte rammer i prosjektavtalen • Søke om takstvedtak, kunnngjøre fastsatt takstvedtak, sikre innkreving av bompenger i tråd med prosjektavtalen og fastsatt takstopplegg • Forvaltning av bompengemidler - sikre bompengeprojektets økonomi i tråd med inngåtte avtaler • Rapportering i henhold til Vegdirektoratets fastsatte krav
Oppdragsgiver	<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide rekvireringsplan i samråd med bompengeselskapet • Følge opp forpliktelsene inngått i finansieringsavtalen, herunder oppsett av fundamentene til bompengeselskapets vegkantutstyr. • Rapportere til Vegdirektoratet om bruken av bompenger
Kommune / Fylkeskommune	<ul style="list-style-type: none"> • Stille garanti for bompengeselskapets låneopptak • Gi tilslutning til endring av takster
Samferdselsdepartementet	<ul style="list-style-type: none"> • Rapportere status til Stortinget om rekvireringer fra bompengeselskapene og innkrevde bompenger
Styringsgruppe for bompengepakker	<ul style="list-style-type: none"> • Porteføljestyling av delprosjekter og tiltak

1.8.3 Roller og ansvar knyttet til innkrevingssystemet

Ansvar knyttet til ulike aktører er definert i tabellen under.

Aktør	Ansvar
Vegeier/Oppdragsgiver	<ul style="list-style-type: none"> • Grunnarbeid for plassering av bomstasjoner, tilrettelegge for tilkobling av strøm/nett, skilting og annen for bompengeselskapets innkreving
Regionalt bompengeselskap (operatør)	<ul style="list-style-type: none"> • Anskaffe, implementere, vedlikeholde, drifte og eie vegkantutstyr • Anskaffe, vedlikeholde, implementere, drifte og eie operatørløsning • Delta i AutoPASS Forum • Inngå avtale med utstedere godkjent av States vegvesen • Registrere alle passeringer i bomstasjonene • Kreve inn betaling fra kunder uten avtale • Motta betaling fra utstedere for godkjente avtalepasseringer • Rapportering til Vegdirektoratet i henhold til bestemmelser fastsatt i Bompengavtalen med vedlegg • Motta og behandle søknader om fritak etter takstvedtak • Håndtere klager / henvendelser fra kunder uten avtale

Vegdirektoratet	<ul style="list-style-type: none"> • Myndighetsoppgaver som beskrevet i kapittel 1.8.5 • Kravstiller for vegkantutstyr, operatørløsning og andre tekniske løsninger i AutoPASS
Statens vegvesen v/Transport og samfunn	<ul style="list-style-type: none"> • Anskaffe, implementere, vedlikeholde og drifte felles innkrevingsutstyr • Delta i AutoPASS Forum
Utstedere	<ul style="list-style-type: none"> • Inngå avtaler med kunder og levere ut brikke til disse • Ta imot transaksjoner fra bompengeselskap for egne avtaleinnehavere og kreve betaling for disse • Betale godkjente avtalepasseringer til bompengeselskap • Håndtere klager/henvendelser fra kunder med avtale • Delta i AutoPASS Forum

1.8.4 Forvalte fellesfunksjoner/oppgaver

Forvaltning av fellesfunksjoner ivaretas av AutoPASS Forum. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 7.2.1 IKT-plattform knyttet til fellesfunksjoner forvaltes av Statens vegvesen.

1.8.5 Myndighetsoppgaver

Vegdirektoratet har følgende myndighetsoppgaver knyttet til bompengesektoren:

- Takstmyndighet
- Godkjenning og tilsyn med at bompengeselskapene overholder sine forpliktelser beskrevet i bompengeavtalen og prosjektavtalen for det enkelte prosjekt
- Godkjenning av utstedere, inkludert brikke
- Føre tilsyn med utstedermarkedet, herunder at gitte godkjenninger overholdes
- Tvisteorgan mellom utstedere og bompengeselskap
- Samlet rapportering for bompengesektoren til Samferdselsdepartementet

1.8.6 Bompengennekting på ferje

Retningslinjene gitt i denne veilederen gjelder også for bompengeprojekter med innkreving på ferje og ferjeavløsningsprosjekter.

Ferjeavløsningsprosjekter er beskrevet i kapittel 8.1 mens det for øvrig henvises til det enkelte kapittel der bompenger på ferje er tatt inn hvor dette er relevant som for eksempel i takstretningslinjene.

Det er ferjeselskapet som står for innkrevingen på ferjen. Bompengene innkreves som et tillegg til den regulære ferjebillett og betales til bompengeselskapet. Det er etablert et nasjonalt betalingssystem for ferje som tar hånd om all elektronisk betaling av ferjebillett og bompenger. Innkreving av ordinær ferjebillett omtales ikke i denne veilederen.

Følgende relevante aktører og ansvar inngår i forbindelse med innkreving av bompenger på ferje:

Aktør	Ansvar
Statens vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> • Administrasjon av riksvegferjene • Fagorgan og myndighetsorgan for riksvegferjer • Forvalter av kontrakt med nasjonalt betalingssystem for ferje (Sentral tjenesteleverandør)
Oppdragsgiver	<ul style="list-style-type: none"> • Avklare kostnader som ferjeselskapet har ved innkreving av bompenger

Fylkeskommune	<ul style="list-style-type: none"> • Administrasjon, løyver med mer for all kollektivtrafikk, inkludert ferjedrift i fylkeskommunen
Ferjeselskap	<ul style="list-style-type: none"> • Innkreving av bompenger på ferje og overføring av disse til bompengeselskap
Regionalt bompengeselskap	<ul style="list-style-type: none"> • Tar imot og forvalter bompenger innkrevet på ferje • Kunngjør bompengetakster på ferjesambandet

2 Prosedyrer for utredning og behandling av bompengeprosjekter

2.1 Innledning

Alle prosjekter på offentlig veg som forutsettes hel- eller delfinansiert med bompenger med hjemmel i veglovas § 27 må vedtas av Stortinget. Dette gjelder også bompengeprosjekter som bare omfatter fylkesveger og/eller kommunale veger.

Sjekkliste for dokumentasjon som må foreligge før lokalpolitisk behandling av en bompengesak er gjengitt i Vedlegg 5: Sjekkliste ved utarbeidelse av faglig grunnlag. Som påpekt i forordet forutsettes det at alle oppdragsgivere har et internt kvalitetssystem som regulerer samarbeidet mellom ulike ledd i egen organisasjon

2.2 Forholdet mellom plansak og bompengesak

Planlegging av et vegprosjekt etter plan- og bygningsloven og forberedelse av et bompengeprosjekt er to selvstendige og i prinsippet uavhengige prosesser.

Det stilles samme krav til planprosess, plangrunnlag og kostnadsoverslag for et prosjekt som helt eller delvis skal finansieres med bompenger som til et prosjekt som skal finansieres fullt ut over offentlige budsjetter. Det innebærer at det ved godkjenning av et bompengeprosjekt skal foreligge godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag med en usikkerhet på maksimalt +/-10 prosent. Det skal også være gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2) for prosjekter over en viss størrelse. Per 2020 er grensen 1 milliard kr. Nye Veier AS er fritatt for kravet om KS2.

For bompengepakker skal det foretas KS2 av trafikkgrunnlag og bompengeinntekter selv om ingen enkeltprosjekt alene er store nok til å utløse krav om slik kvalitetssikring. Dette gjelder både når det inngår riksveger, fylkesveger og/eller kommunale veger i bompengepakken. Detaljert plassering av bomstasjon(er) og eventuelle andre reguleringstiltak som er nødvendige av hensyn til bompengeinnkrevingen skal avklares i tilknytning til den lokale behandlingen av bompengesaken.

For bompengepakker kan kravene til plangrunnlag fravikes. Når en bompengepakke fremmes for Stortinget, skal det imidlertid foreligge godkjent plangrunnlag og kostnadsoverslag for ett eller flere av de høyest prioriterte prosjektene. Se nærmere omtale i kapittel 2.5.

2.3 Prosess og tidsforløp ved bompengesaker

Det vil kunne være noe ulike prosesser og tidsløp for framlegg av en bompengesak for Stortinget, avhengig av hvem som er oppdragsgiver for prosjektet. Et eksempel er at prosjekter som skal gjennomføres i regi av Statens vegvesen eller fylkeskommunen er underlagt kravene i den statlige KS2-ordningen, mens Nye Veier AS ikke er underlagt kravene i denne ordningen. Dette vil medføre ulikheter i tidsplanleggingen. I tillegg vil følgende faktorer kunne spille en rolle:

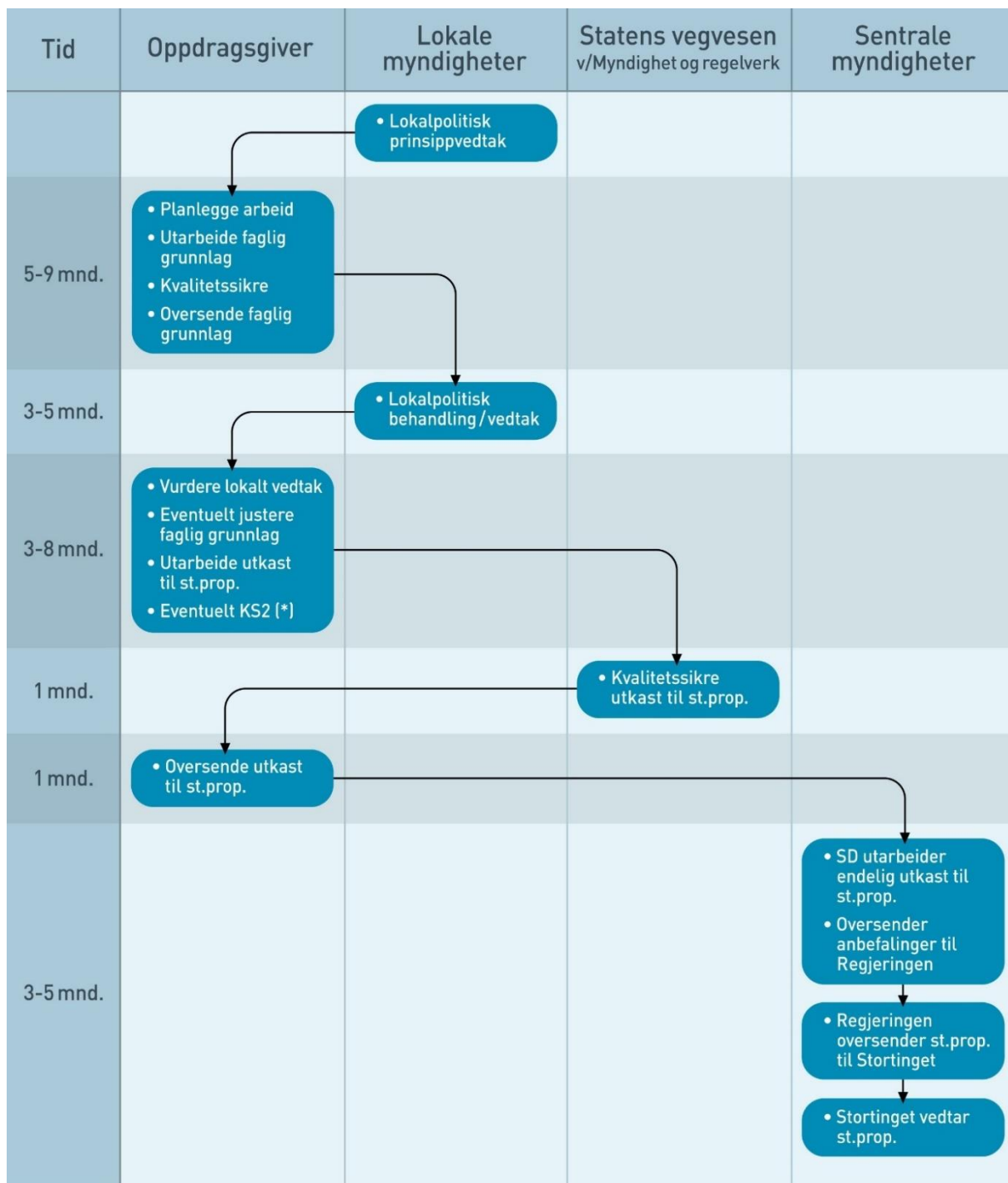
- Størrelsen / kompleksiteten på bompengeprojektet

- Når på året den lokalpolitiske behandlingen kan skje
- Når på året utkast til stortingsproposisjon sendes til Samferdselsdepartementet; det må påregnes tilstrekkelig tid fra utkast til stortingsproposisjon sendes til departementet til Stortinget vedtar endelig proposisjonstekst i vårsesjonen eller høstsesjonen.
- Særskilt kvalitetssikringsprosess for fylkeskommunale prosjekter

Det må påregnes 8 – 15 måneder fra lokalpolitisk vedtak til vedtak i Stortinget for prosjekter henholdsvis uten eller med KS2.

2.3.1 Prosess for riksvegprosjekter

Figur 1 nedenfor viser det prinsipielle saksgangen fra det lokale initiativet foreligger for et riksvegprosjekt og frem til en beslutning i Stortinget.



(*) Samferdselsdepartementet er ansvarlig for gjennomføring av KS2.

Figur 1 - Prosess og tidsforløp for riksvegprosjekter

De angitte tidene for hver fase av saksbehandlingen er basert på erfaring og må vurderes i det enkelte tilfellet. I den grad det er mulig bør det tilstrebes at oppgaver kan utføres parallelt for å redusere tiden. Et eksempel på dette er at utkast til stortingsproposisjon kan påbegynnes mens den lokalpolitiske behandlingen pågår.

Tidsbruken kan variere mellom ulike prosjekter. For bompengepakker og andre større/kompliserte bompengeprojekter må det påregnes mer omfattende vurderinger av flere aktører. Her er bompengeprosessen ofte en del av et større opplegg. Slike saker kan derfor ta lengre tid. Det

understrekes at det er politiske myndigheter som har ansvar for saksbehandlingen og framdriften etter at oppdragsgiver har oversendt saken til Samferdselsdepartementet.

For å sikre at prosessen gjennomføres som forutsatt, må alle aktuelle dokumenter i hovedsak være ferdigstilt før lokalpolitisk behandling. De viktigste dokumentene er et kvalitetssikret kostnadsoverslag, trafikknotat, plangrunnlag, finansieringsanalyse, forslag til takst- og rabattsystem og detaljert beskrivelse av bomstasjonsopplegget. Fullstendig oversikt over dokumentene framgår av sjekkliste i Vedlegg 5: Sjekkliste ved utarbeidelse av faglig grunnlag.

For saker som skal til KS2 må grunnlagsdokumenter foreligge før den lokalpolitiske behandlingen. Mindre opprettinger/oppdateringer kan foretas etter at lokalpolitisk behandling er gjennomført og før oversendelse av dokumenter til ekstern kvalitetssikring.

Oppdragsgiver skal utarbeide forslag til bompengeproposisjoner som sendes Samferdselsdepartementet. Før en slik oversendelse skal utkastet til proposisjon sendes Vegdirektoratet for kvalitetssikring. Oversendelsen må vedlegges nødvendig dokumentasjon for kvalitetssikringen, herunder trafikkberegninger (trafikknotat), finansieringsberegninger og utskrift av lokalpolitiske vedtak. 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 sjekkliste som viser hva proposisjonsutkastet skal inneholde. Oversendelsen for kvalitetssikring til Vegdirektoratet skal gå med kopi til Samferdselsdepartementet. Likeledes vil tilbakemeldingen fra Vegdirektoratet gå med kopi til departementet.

2.3.2 [Prosess for fylkesvegprosjekter](#)

Samferdselsdepartementets har i brev av 21. juni 2021 til alle fylkeskommunene gitt føringer for kvalitetssikringsprosessen fram til framlegg av en stortingsproposisjon for prosjekter på fylkesvegnettet.

Fylkeskommunene har utredningsansvar for eget vegnett.

Prosess for kvalitetssikring av bompengeprosjekter på fylkesvegnettet er som følger:

1. **Prinsippvedtak;** Statens vegvesen v/Myndighet og regelverk orienters om oppstart av planlegging
2. **Før endelig lokalpolitisk behandling og vedtak;** Statens vegvesen v/Myndighet og regelverk kvalitetssikrer det faglige grunnlaget. Statens vegvesen v/Myndighet og regelverk kan gi råd i utarbeidelsen av forslag til lokale vedtak. Fylkeskommunen har et selvstendig ansvar for å sikre ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsanslag over 1 mrd. kr.
3. **Etter lokalpolitisk behandling;** Fylkeskommunen utfører nødvendig oppfølgingsarbeider og evt. justeringer i grunnlagsmaterialet som følge av den lokalpolitiske behandlingen. Endelig utgave av grunnlagsdokumentene med utast til proposisjonstekst sendes over til Statens vegvesen v/Myndighet og regelverk med kopi til Samferdselsdepartementet.
4. **Oversendelse av proposisjonsutkast til departementet;** Statens vegvesen v/Myndighet og regelverk ferdigstiller et utkast til proposisjonstekst. Arbeidet vil skje i dialog med fylkeskommunen.

For bompengepakker med parallellinnkrevning som skal til statlig KS2 av inntektene, må grunnlagsdokumenter være klare for oversendelse til Vegdirektoratet snarest mulig etter den

lokalpolitiske behandlingen. Statens vegvesen v/Myndighet og regelverk sender disse til Samferdselsdepartementet.

2.4 Bompengeprosjekter

2.4.1 Forhåndsvurdering/mulighetsstudie

Det skal være lokalpolitisk tilslutning til bompengeprosjekter som fremmes for behandling i Stortinget. Initiativ til et bompengeprojekt kan komme fra lokalt hold. Vegeier kan stimulere slike initiativ hvis det aktuelle prosjektet vil bidra til utvikling av et godt transportsystem, vil ha god samfunnsøkonomisk nytte, og vil være mulig å finansiere helt eller delvis med bompenger.

For å få grunnlag for å vurdere om det er realistisk å foreslå at et prosjekt kan gjennomføres som et bompengeprojekt bør det foretas en forhåndsvurdering/mulighetsstudie. Dersom mulighetsstudien tilsier at et bompengeprojekt er gjennomførbart, bør studien framlegges til behandling i berørte kommuner og fylkeskommuner med sikte på å få lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede en bompengoordning.

Berørte kommuner og fylkeskommuner, eventuelt også private interessegrupper, kan bidra økonomisk til å få gjennomført forhåndsvurderinger. Kostnader ved dette kan ikke dekkes med eventuelle senere bompenger, ref. kapittel 1.1.3, 1.6.1 og 2.4.3.

Utredningen bør ikke bli for detaljert på dette stadiet. Siktemålet skal være å få klarlagt om det er grunnlag for å gå videre med prosjektet og hvordan dette eventuelt kan skje. Spesielt er det viktig å få kartlagt hvor stort bompengebidraget kan ventes å bli i forhold til antatte utbyggingskostnader.

Mulighetsstudien bør inneholde en finansieringsanalyse som inkluderer:

- Antatte utbyggingskostnader
- Antatte statlige, fylkeskommunale og/eller kommunale bevilgninger
- Utbyggings- og bevilgningstidspunkt
- Vurdering av bomstasjonsplasseringer
- Vurdering av trafikkgrunnlaget
- Forslag til takst- og rabattsystem
- Antatt lånerente (beregningsteknisk rente fastsatt av Samferdselsdepartementet)
- Antatte innkrevingskostnader

Som regel vil det foreligge en operativ versjon av Regional transportmodell (RTM) for det aktuelle området. I så fall skal denne benyttes til å beregne trafikkgrunnlaget for bompengennevning. Statens vegvesen har oversikt over hvilken versjon av RTM som vil være aktuell og hvem som kan operere denne. Resultatet fra modellen må ikke benyttes ukritisk, men må sees i sammenheng med andre faglige vurderinger som for eksempel data fra trafikktegninger, reisetidsmålinger og reisevaneundersøkelser.

Vanligvis vil det foreligge trafikktegninger for en eksisterende veg eller et ferjesamband som utbyggingsprosjektet skal erstatte. Trafikken på denne vegen sammen med generelle prognoser for trafikkvekst i innkrevingsperioden, som regel utarbeidet i forbindelse med Nasjonal Transportplan for riksveger, kan benyttes som et utgangspunkt for å anslå trafikken gjennom bomstasjonene. I tillegg må det tas hensyn til eventuell trafikkvekst som følge av et vesentlig bedre tilbud og avvisning av trafikk på grunn av bompengene. Det vil alltid være stor usikkerhet knyttet til trafikkprognoser. Utviklingen i trafikkarbeidet har tradisjonelt gjenspeilet den økonomiske situasjonen i landet, slik at trafikkveksten har vært stor i høykonjunkturperioder og lav eller negativ i perioder med lavkonjunktur. Bompengeprosjekter vil vanligvis ha en nedbetalingstid på 15 år, noe som kan

innebære at det går 20 år fra et prosjekt blir vedtatt til det er nedbetalt. Det bør derfor utvises nøkternhet i de forutsetninger som benyttes om framtidig trafikkvekst.

For å anslå innkrevingskostnadene for bompengeprojektet bør erfaringstall fra sammenlignbare prosjekter legges til grunn.

Vanligvis vil låneopptak være nødvendig, og en beregningsmodell som tar hensyn til rentekostnader skal da benyttes, se kapittel 2.6.5.

Vertskommuner, og i så stor grad som mulig andre berørte kommuner og fylkeskommuner, skal fatte vedtak som gir prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering av et prosjekt. Som grunnlag for slike vedtak skal det foreligge en foreløpig finansieringsplan basert på en finansieringsanalyse som beskrevet ovenfor. Det er imidlertid ikke et krav at alle berørte (fylkes-)kommuner skal fatte vedtak for at vegeier skal ha mandat til å arbeide videre med prosjektet. Det er tilstrekkelig at vertskommunen gjør det.

Grunnlaget for et slikt prinsippvedtak kan legges fram som egen sak for å avklare om man skal gå videre med en mer detaljert bompengeutredning, ref. kapittel 2.4.2. Det kan også være hensiktsmessig at saken behandles parallelt med behandlingen av fylkesvegplan, eventuelt kommunedelplan/ fylkesdelplan, i forbindelse med høring av KVU (konseptvalgutredning) for prosjektet, eller sammen med lokal behandling av Nasjonal Transportplan hvert fjerde år.

For riksvegprosjekter som er avhengig av statlige midler kan ikke oppdragsgiver gi klarsignal til lokalpolitisk behandling før Nasjonal Transportplan er vedtatt.

2.4.2 Bompengeutredning/faglig grunnlag

Når det foreligger lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede et bompengeprojekt videre, må det settes i gang en mer omfattende bompengeutredning. Oppdragsgiver skal involveres før saken behandles lokalpolitisk, ref. kapittel 2.8.1. Bompengeutredningen skal danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner om bompengeordningen. Et slikt vedtak gir grunnlag for at oppdragsgiver og Samferdselsdepartementet kan arbeide videre med prosjektet med sikte på endelig behandling i Stortinget, ref. kapittel 2.8 om sentral behandling.

Det er en rekke viktige forutsetninger som hver for seg kan ha avgjørende betydning for økonomien i et bompengeprojekt. Disse forutsetningene må inngå i arbeidet med en bompengeutredning og er omtalt i de etterfølgende kapitler.

Bompengeselskapet skal uttale seg om plassering av bomstasjon før lokalpolitisk behandling. Dette anses som en del av administrasjonsarbeidet til bompengeselskapet.

Bompengeselskapet kan i tillegg yte bompengefaglige råd i planleggingen av et nytt prosjekt. Disse utgiftene må dekkes av prosjekteier. Bompengeselskapet fakturerer prosjekteier etter selvkostprinsippet.

2.4.3 Anleggskostnader

I kapittel 1.1.3 er det gitt en generell omtale av hvilke kostnader som kan dekkes av bompengeinntektene. Anleggskostnadene som bompengeselskapet skal dekke inkluderer følgende poster jf. finansieringsavtalen punkt 4.3:

- Utgifter til planlegging i henhold til plan og bygningsloven, samt prosjektering og anleggskostnader inklusive byggeledelse og kontroll
- Erstatninger for anleggsskader
- Grunnervervskostnader, kostnader i forbindelse med naboettslige erstatningskrav

- Eventuelle etterbetalinger til entreprenørene som følge av rettssaker eller forlik
- Utbedring av skader i reklamasjonstiden som ikke dekkes av entreprenør, men som likevel er å betrakte som anleggskostnader

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 og dekkes over budsjettene til utbyggingsprosjektet. Det er også Oppdragsgivers ansvar å fjerne dette når innkrevningen er avsluttet. 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. Disse kostnadene inngår derfor ikke i Oppdragsgivers ramme for senere rekvirering, men er likevel en del av det totale kostnadsbilde for prosjektet.

Kostnader fra før Stortinget har vedtatt utbyggingen, kan ikke dekkes av bompenger, ref. kapittel 1.5 og bompengeavtalen kapittel 4.5.2.

Før faglig grunnlag for et bompengeprojekt sendes til lokalpolitisk behandling skal det foreligge godkjent kostnadsoverslag på reguleringsplannivå som er kvalitetssikret. Den estimerte usikkerheten i anslaget skal reflektere den faktiske usikkerheten i prosjektet. Kostnadsoverslaget skal ikke være eldre enn ett år.

Før en stortingsproposisjon om et enkeltprosjekt fremmes for Stortinget, skal det foreligge kostnadsoverslag på reguleringsplannivå.

Vegdirektoratet anbefaler bruk av styrings- og kostnadsrammer for alle prosjekt over 200 mill. kroner.

Oppdragsgiver skal normalt dekke bompengeselskapets merutgifter (rente- og driftskostnader) dersom anlegget åpnes for trafikk senere enn tre måneder etter avtalt åpningstidspunkt.

Gjeldende finansieringsavtale mellom oppdragsgiver og bompengeselskapet forutsetter at eventuelle kostnadsøkninger utover prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. For riksvegprosjekter innebærer dette at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen er staten sitt ansvar og dekkes med statlige midler. Tilsvarende gjelder for bompengeprojekter på fylkesveger der fylkeskommunen dekker tilsvarende kostnadsøkninger og overskridelser som staten dekker for riksvegprosjekter. Tilsvarende vil kommunene dekke kostnadsøkninger ved kommunale veger.

Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, skal en besparelse på inntil 10 prosent fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. En kostnadsbesparelse på mer enn 10 prosent tilfaller staten. For fylkesvegprosjekter og kommunale veger gjelder tilsvarende fordeling mellom (fylkes-)kommunen og bompengeselskapet.

For prosjekter hvor Nye Veier AS er oppdragsgiver skal eventuelle kostnadsøkninger utover forventet kostnad og prisstigning, dekkes av Nye Veier AS og bompenger. Dette gjøres etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets avtalte kostnad. Kostnadsreduksjoner fordeles på samme måte. Eventuelle overskridelser ut over 10 prosent er Nye Veier AS sitt ansvar. Eventuelle kostnadsbesparelser ut over 10 prosent tilfaller Nye Veier AS.

2.4.4 Bompengandelen, takster og bompengeperiode

De fleste bompengeprosjekter blir finansiert med en kombinasjon av bevilgninger over stats- eller fylkesvegbudsjettet og bompenger innkrevd fra trafikantene.

Som en hovedregel bør bompengandelen i et prosjekt være minst 50 prosent, men dette er ikke satt som et absolutt krav.

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. 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.

I følge St.meld. nr. 32 (1988-89)/ Innst. S. nr. 214 (1988-89) bør bompengeperiodens lengde normalt ikke overstige 15 år.

For ferjeavløsningsprosjekter kan det vurderes bompengeperiode over 15 år. I mange tilfeller har slike prosjekter 20 år innkrevningstid. Dersom forhåndsinnkreving er aktuelt, kan dette komme i tillegg til den ordinære bompengeperioden.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet i strekningsvis prosjekt etter avtale med Vegdirektoratet som takstmyndighet øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent utover prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år.

Takst- og rabattsystem er nærmere omtalt i kapittel 6.

2.4.5 OPS-prosjekter

Offentlig Privat Samarbeid (OPS) innebærer at et privat selskap får ansvar for å planlegge, prosjektere, finansiere, bygge, drive og vedlikeholde et veganlegg i en periode før anlegget vederlagsfritt tilbakeføres til staten. Finansieringen kan være en kombinasjon av bompenger og årlige overføringer fra staten. I den grad OPS-prosjektet blir helt eller delvis finansiert med bompenger skal saken underlegges den samme behandlingen som en ordinær bompengesak; med lokalpolitisk behandling av bompengepoeplegg og framleggelse for Stortinget.

Tre riksvegprosjekter i Norge er per 2019 gjennomført ved hjelp av OPS-modellen, og ytterligere tre er i en plan- eller anleggsfase. Driftsperioden er på 20 eller 25 år. Staten er ansvarlig for bompenginnkrevingen. Selv om bompengeperioden generelt er på 15 år er det for de tre riksvegprosjektene vedtatt 20 års bompengeperiode.

Betaling til OPS-selskapet skjer på følgende måte:

- Ingen betaling i byggetiden
- Første betaling skjer ved en milepælsbetaling etter at prosjektet er ferdig bygget
- Deretter utbetales det årlig vederlag i driftsperioden (for driftsstandard og tilgjengelighet)
- All utbetaling skjer fra staten

Prop. 41 S (2017-2018) slår fast at ved OPS-prosjekter vil bompengeselskapet ha inntektsrisikoen for bompenginntektene. Dersom bompenginntektene blir lavere enn forutsett, kan

gjennomsnittstaksten økes med inntil 20 prosent utover prisvekst og innkrevingsperioden forlenges med inntil 5 år i tråd med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekt. Bompengeselskapet vil ikke ha ansvar ved eventuell kostnadsøkning.

2.4.6 Endringer i vedtatte bompengeprojekter

Større endringer i bompengedordninger som er vedtatt av Stortinget skal behandles på samme måte som nye bompengeprojekter. Dette kan for eksempel være en utvidelse av prosjektet med nye vegstrekninger, økning av takster utover det som er forutsatt i proposisjonen, etablering/flytting av bomstasjoner, forlengelse av innkrevningstid eller større endringer i finansierings- eller takstopplegget.

2.5 Presisering om bompengepakker

2.5.1 Definisjoner

Bompengepakke

En bompengepakke er et prosjekt bestående av flere delprosjekter som skal (del-)finansieres med bompenger. En bompengepakke kan enten være en bypakke eller en vegpakke. En bypakke kan bestå av tiltak både på riksveger, fylkesveger, kommunale veger og/eller fylkeskommunal kollektivinfrastruktur, mens en vegpakke som oftest er parsellvis utbygging av vegstrekninger.

Ved finansiering av bompengepakker i byområder (bypakker) benyttes i stor grad bomring og parallell innkreving.

Bompengepakker med parallellinnkreving er porteføljestyrt, ref. kap. 2.5.4.

Bomring

Med bomring menes et system med flere bomstasjoner rundt et område der flere tiltak skal (del)finansieres med bompenger.

Bomringer benyttes som regel rundt de mest sentrale delene av et byområde. En bomring kan enten ha envegsinnkreving i retning mot sentrum eller tovegsinnkreving. Det kan også være et system med indre og ytre ringer eller soner i stedet for en tradisjonell bomring.

Byvekstavtale/bymiljøavtale/byutviklingsavtale

Byvekstavtale er en sammenslåing av bymiljøavtale og byutviklingsavtale som skal sikre en samordnet areal- og transportpolitikk i byområder. Avtalen representerer et forpliktende samarbeid mellom stat, fylkeskommuner og kommuner for å oppnå overordnede mål blant annet for miljø. En bypakke er ofte en sentral del av dette. Det er bare de største byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtale.

Styringsgruppe

Det skal etableres en styringsgruppe for bompengepakker med parallellinnkreving. Organiseringen skal være omtalt i bompengeproposisjonen for bompengepakken. Styringsgruppens oppgave er å prioritere prosjekt innenfor planlagt portefølje og sikre at gjennomføringen skjer i tråd med føringene gitt i proposisjonen og eventuelt byvekstavtale.

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.

2.5.2 Bruk av bompenger til planlegging og sekretariatsfunksjoner i bypakker

Utgangspunktet for hva bompenger kan brukes til er hjemlet i vegloven § 27 første ledd. For videre utdypning av vegloven § 27, se kapittel 1.1.3 om «bruk av bompenger» i veilederen.

Planlegging

Når det gjelder planlegging gjelder dette planlegging etter plan- og bygningsloven. Dette følger også naturlig ut fra et prosjekts art der Stortinget slutter seg til prosjektene før reguleringsplan foreligger. Planlegging omfattes også av vegloven § 27 første ledd. At planlegging omfattes av vegloven utledes av forarbeidene, samt Ot.prp. nr. 5 (1993-1994). Som vist til ovenfor ble det i forbindelse med åpning for bruk av bompenger til investeringer i faste anlegg på jernbane påpekt at dette også omfatter «kostnader til planlegging som er naudsynt for å få gjennomført anlegga». Det ble samtidig påpekt at departementet i hvert enkelt tilfelle må vurdere i hvor stort omfang plankostnadene kan finansieres med bompenger. For pakker gjør departementet dette indirekte ved å sette krav til antall prosjekter i porteføljen som må ha reguleringsplan før saken legges fram for stortinget.

Ved tolkning av gjeldende regelverk faller det innenfor veglovens § 27 første ledd, at det kan brukes bompenger til planlegging, men det gis ikke en fri adgang. Slik regelverket forstås vil det kun være adgang å bruke bompenger til planlegging så lenge dette følger av stortingsproposisjonen og ligger innenfor bompengeprojektets rammer. Bruk av bompenger utover det som følger av bompengeprojektet vil falle utenfor veglovens § 27 første ledd.

Styringsgruppefunksjonen

Styringsgruppens oppgaver i pakker er nærmere spesifisert i den enkelte proposisjonen. Hovedmålet med styringsgruppene er å prioritere innenfor listen av tiltak stortinget har gitt sin tilslutning til (porteføljestyling). Porteføljestyling på oppdragsgiversiden er viktig i pakker da det er bompengeselskapets inntekter som styrer hva som kan rekvireres.

Utgangspunktet for å vurdere om administrative oppgaver, analyse, faglig grunnlag for prioritering og porteføljestyling kan finansieres med bompenger, er hva som er konkretisert i bompengeproposisjonen og som er i tråd med veglovens § 27.

I de større byområdene er det/vil det bli inngått en byvektsavtale mellom lokale myndigheter og staten om å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. I tråd med Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, er det åpnet for at styringsgruppeansvaret for byveksttalen kan samordnes med styringsgruppeoppgaven for bypakken. Det er likevel slik at det kun er prosjekter og tiltak som er omtalt i proposisjonen – og administrering av disse - som kan finansieres av bompenger. Dette innebærer at bompenger ikke kan finansiere arbeid med inngåelse av byveksttaler.

Styringsgruppeoppgaver som for eksempel administrative oppgaver, analyser og porteføljestyling vil fort kunne havne utenfor områder som vegloven § 27 ikke gir hjemmel for. Dette må falle inn under anvendelsesområdet til § 27 som er hel eller delfinansierte vegprosjekter, eller unntakene som er investering i kollektivtrafikk på jernbane og tiltak for drift av kollektivtrafikk. Hvis oppgavene klart ikke kan føres til vegloven § 27 sitt anvendelsesområde eller konkret gitt i proposisjon av stortinget, er det ikke grunnlag for å finansiere styringsgruppeoppgavene med bompengemidler.

2.5.3 Forhold som må vurderes i trafikkanalysene ved bomring

I utgangspunktet gjelder samme regler for hva som bør vurderes ved plassering av bomstasjoner i bomringer og liknende bomsystemer som ved enklere bompengeanlegg. Noen ekstra hensyn må imidlertid tas, ref. kapittel 7.3.3 om prinsipper for plassering av bomstasjoner.

Forhold som bør analyseres i trafikkanalysene er følgende:

- Forventet antall passeringer i bomstasjonene
- Avvisning, merbelastning på alternative veger, "lekkasje" til steder utenfor ringen
- Bortfall av reiser som følge av bompengene
- Overføring av reiser fra bil til andre transportmiddel som følge av bompengene
- Andel av utførte turer i området som må betale bompenger
- Innbyggerne i noen områder må betale uforholdsmessig mye, men får lite igjen, eller omvendt
- Effekt av spesielle rabattordninger som for eksempel passeringstak og timesregel
- Effekt av eventuelle tidsdifferensierte bomtakster

Vanligvis benyttes Regional transportmodell (RTM) for å beregne slike effekter. I tillegg kan det være nødvendig å gjennomføre reisevaneundersøkelser for å få tilstrekkelig grunnlag for å beregne effektene av bompengordningen. Nødvendig tid og kostnader for slike analyser bør ikke undervurderes, ref. også kapittel 2.6.1.

2.5.4 Grunnlag for Stortingets behandling

Som grunnlag for Stortingets behandling skal det i proposisjonen som minimum presenteres en liste over hvilke delprosjekt som inngår i utbyggingen. For minst ett prosjekt skal det foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå. Det skal også angis et kostnadsanslag for de øvrige prosjektene og en antatt total kostnad (økonomiske ramme) for den samlede bompengepakken. Usikkerhet i kostnadsoverslagene skal angis, og det må sies noe om hvordan større endringer i finansieringsbehovet skal følges opp. En mulighet er å angi at bompengeselskapet skal finansiere et bestemt beløp, eller at innkrevingen skal foregå i en bestemt periode. Dette kan innebære at noen av prosjektene må utgå dersom det blir store kostnadsøkninger på andre prosjekter, eller inntektene og/eller bevilgninger/tilskudd blir lavere enn forutsatt. Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst i proposisjonen, og benytte denne som utgangspunkt for takstøkning, fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom kjøretøy i takstgruppe 1 og 2.

Dersom flere små prosjekter er samlet under programområdetiltak, for eksempel bygging av gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak, trenger ikke disse å beskrives i detalj i proposisjonen, men må avklares nærmere på et senere tidspunkt. I bompengeproposisjonen bør beløp som settes av til ulike programområdetiltak framgå.

For større riksvegprosjekter innenfor bompengepakker skal oppdragsgiver holde Stortinget løpende orientert om alle større endringer i kostnader i forhold til opprinnelige plan, for eksempel gjennom omtale i de årlige budsjettproposisjonene.

Prinsipper for bypakker i mindre byområder

Forslag om bompengefinansierte bypakker vurderes enkeltvis. I vurderingen skal det legges vekt på nytteprinsippet ved fastsetting av bompengeplegg. Nytteprinsippet skal forstås i vid forstand ved at også tiltak for gange, sykkel og kollektiv kan finansieres dersom de gir nytte for betaler. Utvidet nytteprinsipp innebærer også at det ikke alltid vil være en direkte sammenheng mellom betaling og nytte av hvert enkelt tiltak. Hvis trafikkstrømmene i et byområde påvirkes gjensidig av ulike tiltak som gjennomføres, kan man gjennom å ferdes i byområdet få nytte av tiltak som gjennomføres andre steder enn akkurat der reisen finner sted og der bomstasjonen er plassert. Prioritering av midler til statlige prosjekt gjøres i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan, og eventuelle bypakker kan utvikles på bakgrunn av denne prioriteringen.

I arbeidet med bypakker i mindre byområder skal følgende prinsipper til grunn (jf. Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029):

1. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. Det må i slike tilfeller dokumenteres at gjennomgangstrafikken har nytte av tiltakene som bompengene bidrar til å finansiere.
2. Bomstasjoner skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte for bilistene. Plasseringen skal legge til rette for en effektiv innkreving og at de bilistene som betaler bompenger, drar nytte av tiltakene.
3. Forslaget til bypakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger, får nytte av tiltakene. Sammensetningen og omfanget av bypakkene skal fortsatt vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (for eksempel fra KVU/KS1) og måloppnåelse. Klima- og miljømål skal vektlegges, men må også veies opp mot andre relevante mål. Bypakkenes omfang må ikke blåses opp som følge av mulighet for bompengefinansiering.
4. For at bompengeinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafikksikkerheten i vegnettet.

Bypakker med parallellinnkreving porteføljestyres av en styringsgruppe i samsvar med stortingsproposisjonens prioriteringer ref. kapittel 2.5.1

Prinsipper for bypakker som omfattes av ordningen med byvekstavtaler

I Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansandsregionen og Troms er det åpnet for å inngå byvekstavtaler, jf. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029. Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommune og kommuner om å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. I 2020 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål, jf. supplerende tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 8. juni 2020: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

I byområder med bypakker, blir disse en del av byvekstavtalen. Hver enkelt bypakke omfatter en portefølje av samferdselsprosjekter som finansieres med bompenger, samt statlige og lokale bidrag.

Det er krav om at byområdene setter mål og dokumenterer en helhetlig virkemiddelbruk som kan sikre måloppnåelsen i tråd med nullvekstmålet i avtaleperioden. Et eksempel på dette er bompenger som trafikkregulerende virkemiddel.

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 står det følgende:

For alle helhetlige bymiljøavtaler må det være et system for styring og politisk forankring. I eksisterende bypakker er det noe variasjon mellom de ulike byområdene i valg av styringsmodell. Det kan være flere aktuelle modeller for etablering av styringsgrupper innenfor det nye avtaleregimet. I valg av styringsmodell må en rekke hensyn ivaretas både når det gjelder ønske om politisk forankring, faglige tilrådinger og handlekraft. Et viktig spørsmål er statens representasjon.

Det er viktig å sikre overordnet politisk styring og legge til rette for helhetlige prioriteringer og god porteføljestyring. Regjeringen vil vurdere nærmere hvilke modeller som er hensiktsmessige og om det skal legges til grunn en felles modell for alle helhetlige bymiljøavtaler.

I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 er dette ført videre. Areal- og transportpolitikken i bypakkene skal integreres ved at bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene skal

samordnes til én avtale og kalles byvekstavtale. Det er videre besluttet en modell for organisering av disse avtalene både i forhandlings- og oppfølgingsfasen.

Det etableres styringsgrupper for byvekstavtalene. Styringssystemet for byvekstavtalen skal spesifiseres nærmere i den enkelte byvekstavtalen. Styringsgruppens oppgave er å prioritere prosjekt innenfor planlagt portefølje og sikre at gjennomføringen skjer i tråd med føringene gitt i proposisjonen og byvekstavtalen. Det er åpnet for at styringsgruppeansvaret for byvekstavtalen og bypakken kan samordnes. Det vises for øvrig til kapittel 2.5.5 om krav til oppfølgingen av bompengepakker med parallellinkreving, herunder bypakker.

2.5.5 Oppfølging av bompengepakker med parallellinkreving

Bompengepakker med parallellinkreving setter spesielle krav til saksbehandlingen både i forbindelse med framleggelse og behandling i Stortinget, ved inngåelse av prosjekt- og finansieringsavtale med bompengeselskapet og ved behov for endringer i utbyggingsperioden. Det er særlig oppdragsgiver som må ta ansvar for at dette blir fulgt opp av styringsgruppen slik at både de opprinnelige intensjoner ved stortingsbehandlingen og avtalen med bompengeselskapet blir respektert, og slik at nødvendige prosesser for senere endringer blir gjennomført på en åpen og ryddig måte.

Porteføljestyling

For bompengepakker med parallellinkreving gjelder prinsippene for porteføljestyling. Dette innebærer at styringsgruppen kan gjennomføre endringer innenfor pakken for å sikre rasjonell framdrift og optimal utnyttelse av tildelte og rekvirerte midler. Utbyggingen må tilpasses bompengeselskapets netto inntektsramme og/eller en fastsatt finansieringsplan.

Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekt øker, innebærer dette at andre prosjekt ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere enn forutsatt, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekter. De prosjektene som gjennomføres må framgå av den finansieringsplanen stortinget har sluttet seg til.

Rentebærende gjeld prioriteres over rekvisisjon fra oppdragsgiver. Arbeidet med porteføljestylingen skal skje gjennom årlig rullering av et handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring.

Ansvar ved endringer

Ved oppfølging av bompengepakker med parallellinkreving er det oppdragsgiver som har ansvar for at det til enhver tid foreligger tilstrekkelig oversikt over bruken av bompengene. Dette gjelder både i forhold til de enkelte delprosjekter og totalt, og for oppfølging av eventuelle forutsetninger om bompengandel og tilføring av andre midler som for eksempel egenandeler og lignende.

Bompengeselskapet må holdes løpende orientert om større endringer i forventede kostnader for utbyggingen, og minst en gang i året bør det settes opp en offisiell oversikt som viser forventede kostnader for den gjenværende del av utbyggingen. Dette kan gjøres samtidig med at det utarbeides en rekvisisjonsplan for det kommende året.

2.6 Grunnlag for å utrede finansieringsforutsetninger for bompengeprojekter/pakker

2.6.1 Trafikkgrunnlag

De aller fleste bompengeprojekter medfører endringer i trafikksituasjonen på vegnettet. Prosjekter som medfører store endringer i dagens transportnett, som ferjeavløsningsprosjekter eller samband som vesentlig korter inn reisetid, vil medføre vesentlige endringer i reisemønstrene. Typiske effekter

er nyskapt trafikk på grunn av bedre tilbud og overføring av trafikk fra andre veger og transportmidler til det nye prosjektet. Samtidig vil bompengavgiften føre til at en del trafikk avvises.

For å vurdere effektene av vegprosjektet og bompengordningen, må det derfor gjennomføres en særskilt transportanalyse for prosjektet, med fokus på trafikken gjennom bomstasjonssnittene i før- og etter situasjonen.

For transportanalyser som skal legges til grunn for bompengeutredninger og påfølgende utarbeidelse av stortingsproposisjon, skal aktuell versjon av Regional transportmodell (RTM) benyttes sammen med andre data. Se nærmere omtale av dette i kapittel 2.4.1.

For å beregne trafikkutviklingen på riksveg i løpet av innkrevingsperioden benyttes vanligvis de fylkesvise trafikkprognosene som utarbeides i forbindelse med Nasjonal Transportplan. I tillegg til de nasjonale utviklingstrekk, må det legges stor vekt på lokale og regionale forhold.

Det er viktig med god dokumentasjon av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn og hvilke metoder som er benyttet for å beregne framtidig trafikkgrunnlag. Forutsetningene for og resultatene fra trafikkberegningene skal derfor dokumenteres i et eget trafikknotat som skal utarbeides, ref. Vedlegg 5: Sjekkliste ved utarbeidelse av faglig grunnlag.

2.6.2 Driftskostnader

Innkrevingskostnadene for et bompengeprojekt må ikke undervurderes i kostnadsoverslagene og bompengeberegningene. Driftskostnadene avhenger blant annet av kompleksitet, plassering av bomstasjoner, trafikkvolum og til dels også anleggets takstsystem.

Erfaringsdata fra andre sammenlignbare bompengeprojekter vil være et hjelpemiddel til å vurdere nivået på innkrevingskostnadene. Etter hvert er det blitt etablert gode erfaringsdata fra bompengeprojektene, og det er også et standardisert takst- og rabattsystem i de aller fleste prosjekter. Vegdirektoratet utarbeider en årlig rapport med sammenstilling av driften av de ulike bompengeprojektene.

2.6.3 Prisstigning og rentenivå

Forutsetninger som skal legges til grunn for prisstigning og beregningsteknisk rente skal bestemmes av Samferdselsdepartementet. Det er gitt standard forutsetninger for beregningsteknisk rente ref. kapittel 1.4.2, Forskrift om pengepolitikken beskriver hvilken prisstigning som skal legges til grunn for beregning av fremtidige inntekter og innkrevingskostnader.

Frem til bompengennekningen startes, kan Vegdirektoratet prisjustere takstene med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg. I innkrevingsperioden kan Vegdirektoratet fastsette prisjusterte takster i samsvar med Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks.

2.6.4 Finansieringsplan

På grunnlag av kostnadsoverslaget for utbygging av prosjektet og inntektsgrunnlaget, må det utføres en bompengeberegning og settes opp en finansieringsplan.

Finansieringsplanen skal vise årlige investeringsbeløp i antatt utbyggingsperiode fordelt på bompenger, statlige og/eller fylkeskommunale midler og eventuelle andre finansieringsbidrag. Variasjonsområdene for trafikkgrunnlag, takstnivå, bompengeperiode og driftskostnader må kunne anslås slik at det er mulig å fastsette en finansieringsplan.

En sentral faktor i finansieringsplanen er tidspunktet for de offentlige bevilgningene. I mange tilfeller kommer disse mot slutten av eller etter anleggsperioden. Dette medfører økt lånebehov og større rentekostnader for bompengeprojektet enn om de offentlige bevilgningene kommer tidlig i perioden.

I noen bompengeprojekter kan annen delfinansiering også være aktuell, for eksempel tilskudd fra kommuner og private utbyggingsinteresser. Tidspunkt for utbetaling av slike bidrag og eventuell usikkerhet knyttet til denne type bidrag, må vies spesiell oppmerksomhet i de økonomiske analysene. Tilskudd skal indeksreguleres etter Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg. Slike bidrag må også ha garantier, for eksempel bankgarantier.

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.

2.6.5 Beregningsmodell

En beregningsmodell som tar hensyn til rentekostnader, må benyttes. Beregningsmodellen må dokumentere metodikk, beregningsforutsetninger og resultater.

Beregningen skal normalt benytte standard forutsetninger om blant annet rentenivå og prisstigning.

2.6.6 Følsomhetsanalyse

Det er viktig at alle anslag for utgifter og inntekter er basert på nøkterne og realistiske forutsetninger. Gjelden et bompengeselskap pådrar seg må ikke være større enn at den med rimelig sannsynlighet kan innfris innenfor de forutsetninger som legges til grunn for denne type prosjekter. Dette gjenspeiles både i finansieringsavtalen og takstretninglinjene.

Følsomhetsanalysen er en del av beslutningsgrunnlaget både lokalt og sentralt. Følsomheten og risikoen i prosjektet må være kjent før de lokale myndighetene gjør eventuelle vedtak om garantier.

Ved utarbeidelsen av finansieringsplanen må det tas hensyn til hvilken usikkerhet som er knyttet både til kostnadsoverslag, trafikkprognoser og renteutvikling/prisstigning. Det må også tas hensyn til at prosjektets økonomi skal kunne tåle en svakere utvikling enn det som er forutsatt å være mest sannsynlig. For bompengepakker med parallellinnkrevning legges til grunn at de skal holde seg innenfor vedtatte økonomiske rammer.

Det skal derfor foretas en følsomhetsanalyse av finansieringsplanen. En enkel måte å gjøre dette på, er at alle sentrale størrelser angis med et intervall som dekker optimistisk, sannsynlig (nøkternt) og pessimistisk anslag. For å belyse spennvidden, gjennomføres deretter beregninger med hvert av disse settene med forutsetninger. Beregningen med sannsynlige verdier bør gi en innkrevingsperiode på maksimalt 15 år, og beregninger med pessimistisk anslag må ikke gi en lengre innkrevingsperiode enn ytterligere 5 år med 20 prosent takstøkning.

Størrelser som det er aktuelt å analysere er:

- Investeringskostnader, investering per år, byggeperiode og starttidspunkt for innkrevning
- Offentlige bevilgninger, andre tilskudd, tidspunkt og størrelse
- Trafikkgrunnlag og -prognoser (engangsøkning, avvist trafikk, årlig vekst)
- Takstnivå (inkludert ulike rabattsystem og ulik rabattbruk)
- Driftskostnader

Det er særlig viktig at det utføres følsomhetsanalyser for enkeltprosjekter. For bompengepakker med parallellinnkrevning vil innholdet i pakken (prosjektporteføljen) kunne justeres for å ivareta endringer i forutsetningene, og følsomhetsanalyse utføres derfor normalt ikke.

2.7 Lokalpolitisk behandling – forpliktende vedtak

Før bompengesaken kan legges fram for Stortinget, må kommunen(e) og fylkeskommunen(e) ha fattet forpliktende vedtak om finansieringsopplegg og om eventuelt garantiansvar. Dersom kommunene og/eller fylkeskommunen tar på seg garantiansvar, må det gjøres særskilte forpliktende vedtak om dette. Det må gå klart fram av vedtakene hva garantien omfatter, og hvilke vilkår og hvilken risiko som eventuelt er knyttet til garantien, ref. kapittel 1.6.1. Om det ikke er gjort tidligere, må det også fattes vedtak om opprettelse av bompengeprojekt/prosjektselskap ref. kapittel 4.4.

Dersom fylkeskommunen, kommunene eller andre skal forskuttere midler eller gir tilskudd til utbyggingen, må det fattes egne vedtak om dette i forbindelse med lokalpolitisk behandling. Det må da også gå klart fram hvilke vilkår som eventuelt er knyttet til slike forskudd eller tilskudd.

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.

2.8 Sentral behandling

2.8.1 Kvalitetssikring

Sentrale myndigheter er i utgangspunktet ikke involvert i bompengeprosjekter før kvalitetssikring av utkast av stortingsproposisjon. Vegdirektoratet kvalitetssikrer utkastene for de ulike oppdragsgiverne før utkast av proposisjonen sendes Samferdselsdepartementet.

Erfaringer fra Statens vegvesen som oppdragsgiver tilsier at oppdragsgiverne bør sikre løpende kvalitetssikring av prosjekter underveis i den lokale utrednings- og behandlingsprosessen for å sikre at bompengesaken er godt forberedt når den går til sentral behandling. Dermed kan man unngå at saken må sendes tilbake til ny lokal behandling fordi vedtak er fattet på feil grunnlag eller på grunn av andre svakheter i beslutningsgrunnlaget.

2.8.2 Behandling i Stortinget

I tråd med Veglovens § 27 må departementet ha samtykke fra Stortinget til å gi tillatelse til bompengeskilting på offentlig veg. Bompengeprosjekter på riksveg legges vanligvis fram for Stortinget i to omganger:

1. Prosjekter der tildeling av statlige midler forutsetter delvis bompengefinansiering omtales i stortingsmelding om Nasjonal transportplan
2. Som egen stortingsproposisjon, eller som del av en budsjettproposisjon, for endelig godkjenning

I Nasjonal transportplan gis Stortinget oversikt over alle planer for riksvegutbygging i løpet av kommende planperiode. Bompengeprosjekter på riksveg som det er aktuelt å fremme i løpet av denne perioden, skal omtales i Nasjonal transportplan hvis det forutsettes statlige midler i tillegg til bompenger.

Bompengeprosjekter på fylkesveger og kommunale veger legges bare fram for Stortinget i stortingsproposisjoner.

2.8.3 Forberedelse for Stortingsbehandling

Oppdragsgiver skal utarbeide et utkast til stortingsproposisjon for prosjektet.

Stortingsproposisjonen skal inneholde en finansieringsplan som viser fordelingen mellom ulike finansieringskilder (stat, fylkeskommune, eventuelt kommunale og andre tilskudd samt bompenger) og når de ulike bidragene antas å komme (fordelt på Nasjonal Transportplan-perioder for riksveg). Nødvendige vedtak om garantier for låneopptak må også foreligge og omtales i proposisjonen.

Dersom det er spesielle forhold som har vært avgjørende i den lokalpolitiske behandlingen, må dette omtales slik at dette kan bli vurdert i den sentrale behandlingen.

Når saken anses klar til å fremmes, etter kvalitetssikring hos Vegdirektoratet, jf. kapittel. 2.3 oversendes proposisjonsforslaget til Samferdselsdepartementet. Regjeringen fremmer saken for Stortinget.

2.9 Inngåelse av prosjekt- og finansieringsavtale

Først når Stortinget har fattet endelig vedtak og gitt samtykke til bompengeneinnkreving, foreligger det hjemmel for å kreve inn bompenger. Stortinget gir samtidig Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og til å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Samferdselsdepartementet delegerer fullmakten til Vegdirektoratet som tar initiativ til å inngå prosjektavtale med bompengeselskapet.

Prosjektavtalen gir rett til bompengeneinnkreving. Den plikter samtidig bompengeselskapet til å inngå finansieringsavtale med en oppdragsgiver for rekvirering av midler. Prosjektavtalen fastlegger bompengeselskapenes oppgaver og rettigheter. Før avtalen er underskrevet, har selskapet ingen rett til å kreve inn bompenger for dette prosjektet, og dermed heller ikke noe grunnlag for å ta opp lån og inngå finansieringsavtale med den aktuelle oppdragsgiveren.

2.10 Endringer i vedtatte bompengeprosjekter

Større endringer i bompengeneordninger som er vedtatt av Stortinget skal behandles på samme måte som nye bompengeprojekter. Dette kan for eksempel være en utvidelse av prosjektet med nye vegstrekninger, økning av takster utover det som er forutsatt i proposisjonen, etablering av flere bomstasjoner, forlengelse av innkrevingstid eller større endringer i finansierings- eller takstopplegget.

Omfanget av nødvendige utredninger og analyser vil avhenge av hvilke endringer man ønsker å foreta.

For øvrig følger denne typen saker vanlig prosedyre som beskrevet i kapittel 2.3 fram til de eventuelt fremmes for Stortinget.

Mindre endringer i vedtatte bompengeneordninger for et vegprosjekt legges ikke fram for Stortinget. Som retningslinjer kan det sies at en endring ikke behøver å fremlegges for Stortinget så lenge samtlige tre punkter er oppfylt:

- Endringen er innenfor oppdragsgivers fullmakt i henhold til stortingsproposisjonen
- Endringen er lokalt forankret (signert)
- Endringen er innenfor de økonomiske rammene gitt av stortingsproposisjonen

3 Før og under anleggsperioden

3.1 Rammebetingelser gitt av prosjekt- og finansieringsavtalen

3.1.1 Innhold i prosjektet

Prosjektavtalen gir rett til låneopptak og innkreving av bompenger for prosjekt vedtatt av Stortinget.

Stortingsproposisjonen danner grunnlag for prosjektavtalen, definerer prosjektets omfang og innhold og gir føringer for utforming av bompengelopplegget. Om nødvendig presiseres andre betingelser. Prosjektavtalen er nærmere omtalt i kapittel 4.5.3.

Navnet på prosjektet skal ikke endres gjennom prosessen før og etter behandling av stortingsproposisjonen slik at det ikke oppstår usikkerhet om hvilket prosjekt det er snakk om.

Omtalen av prosjektet i stortingsproposisjonen angir hvor stor andel av kostnadene som skal finansieres med bompenger. I kapittel 2.4.3 er det gitt en nærmere beskrivelse av hva som kan inngå i anleggskostnadene for prosjektet.

3.1.2 Endringer i kostnadsoverslag

Finansieringsavtalen angir de nærmere vilkårene for bompengeselskapets finansieringsplikt, og sikrer oppdragsgivers rett til rekvirering av bompengemidler. Finansieringsavtalen er nærmere omtalt i kapittel 4.5.4.

I perioden fra stortingsproposisjonen blir vedtatt til finansieringsavtalen skal underskrives, kan det ha foregått prosjektering eller annet arbeid som har medført endringer både i selve kostnadsoverslaget og i usikkerheten som er knyttet til dette.

I finansieringsavtalen er det likevel de kostnadstall som er beskrevet ved stortingsbehandlingen som skal benyttes. Dersom endringene er større enn den usikkerhet som er presentert for Stortinget, må saken forelegges Stortinget på nytt, ref. kapittel 3.1.5. Dette gjelder ikke for Nye Veier- eller fylkesvegprosjekter så lenge dette ikke påvirker det vedtatte bompengelopplegget.

Bompengeselskapet må informeres om endringene før finansieringsavtalen underskrives.

Også etter at finansieringsavtalen er inngått, kan det bli fremlagt kostnadsoverslag som tilsier at både bompengeselskapet og Stortinget eller Fylkestinget må informeres. Det må vurderes fortløpende når slik informasjon skal gis. Forhold som medfører vesentlig økte kostnader for bompengeselskapet og fare for økt bruk av statlige eller fylkeskommunale midler skal alltid varsles.

I alle tilfeller må det utarbeides et notat som vedlegges finansieringsavtalen, og som oversiktlig gjør rede for forutsetningene for de nye kostnads- og usikkerhetstallene, og hvilke konsekvenser dette har.

3.1.3 Kostnadsøkning for enkeltprosjekter

I henhold til prosjekt- og finansieringsavtalen gjelder følgende regler:

Kostnadsøkning ut over prisstigningen opp til kostnadsrammen skal dekkes av oppdragsgiver og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er oppdragsgivers ansvar.

Kostnadsbesparelse inntil 10 prosent i forhold til styringsrammen skal fordeles mellom oppdragsgiver og bompengeselskapet. Deling av kostnadsbesparelsen skal skje etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Kostnadsbesparelse på mer enn 10 prosent tilfaller oppdragsgiver.

Alle avvik som medfører endring av prosjektet slik det er vedtatt av Stortinget og beskrevet i avtalen med bompengeselskapet, må tas inn som vedlegg til prosjekt- og/eller finansieringsavtalen og om nødvendig inngå nye avtaler med selskapet. Det er hele tiden oppdragsgiver som har ansvaret for at slike forhold blir tilfredsstillende dokumentert og avklart, og for at bompengeselskapet holdes informert.

3.1.4 Håndtering av kostnads- eller inntektsendringer i bompengepakker

Bompengepakker med parallellinnkrevning er mer fleksible enn enkeltprosjekt når det gjelder håndtering av kostnads- eller inntektsendringer. For bompengepakker med parallellinnkrevning legges det normalt til grunn at omfanget av utbygging og tiltak i pakken blir tilpasset tilgjengelige inntekter i pakken. Det betyr at dersom noen av prosjektene blir dyrere, eller inntektene lavere enn forventet, vil dette innebære at noen av prosjektene i pakken ikke blir bygd. Ansvaret for porteføljestyling ligger hos en styringsgruppe.

Dersom prosjektene blir rimeligere enn beregnet, eller pakken får høyere inntekter enn forventet, vil det bli plass til å ta inn flere delprosjekt i pakken eller takstene kan bli redusert.

Alle endringer er altså forutsatt løst innenfor de tilgjengelige inntektene for bompengepakken og innenfor forutsatt innkrevningstid og takst- og bompengeopplegg.

3.1.5 Senere endringer vedtatt av Stortinget

Et vedtatt bompengeprosjekt kan bli forelagt Stortinget på nytt dersom den detaljerte prosjekteringen viser at prosjektet må endres vesentlig eller at det blir større endringer i kostnadsoverslaget enn den usikkerheten som tidligere er anslått. Det kan også være andre grunner til at saken må behandles på nytt, for eksempel lokale ønsker om endringer.

Slike saker vil enten bli fremmet som egen proposisjon eller som del av de årlige budsjettproposisjonene.

Kopi av all omtale av prosjektet i stortingsdokumenter skal tas inn som vedlegg til prosjekt- og /eller finansieringsavtalen.

Det kan i tillegg bli nødvendig å inngå nye prosjekt- og/eller finansieringsavtaler med bompengeselskapet, dersom den nye stortingsbehandlingen medfører endringer i de kostnader selskapet er forpliktet til å dekke.

Ved endringer i bompengeopplegget må saken tilbake til Stortinget. Se også kapittel 2.10.

3.2 Anleggsfasen

3.2.1 Oppdragsgivers ansvar

Oppdragsgiverfunksjonen omfatter blant annet ansvaret for prosjektering, grunnerverv, byggeledelse og kontroll av anleggsdriften, samt regnskaps- og økonomifunksjonen i anleggstiden. I oppdragsgiveransvaret ligger det hele og fulle ansvaret for gjennomføringen av utbyggingen, inklusive valg av entreprenør.

Når anleggsfasen er slutt, utarbeides en teknisk/økonomisk sluttrapport. Dersom vegeier må dekke kostnader utover kostnadsrammen, må sluttrapporten dokumentere hva som har ført til denne overskridelsen. Dette gjelder ikke hvis Nye Veier er oppdragsgiver, da de gjennom sitt mandat selv står ansvarlig for slike overskridelser.

3.2.2 Overføring av midler

Oppdragsgivers ansvar

Ved inngåelse av finansieringsavtalen skal oppdragsgiver gi bompengeselskapet betalings- og rekvisisjonsplan for det inneværende året. Oppdragsgiver skal årlig innen dato fastsatt i finansieringsavtalen gi bompengeselskapet en betalings- og rekvisisjonsplan for det påfølgende året jf. finansieringsavtalen pkt. 5.1. Endelig fordeling av offentlige midler og bompengemidler i utbyggingsperioden fastlegges av de kostnadsrammer som legges til grunn i langtidsplaner og i offentlige vegmyndigheters årlige budsjetter.

Bompengeselskapets ansvar

Utbetalinger skal skje etter anmodning fra oppdragsgiver med normalt en betalingsfrist på 14 dager. For utbetalingsanmodning utover rekvisisjonsplan er betalingsfristen 3 måneder jf. finansieringsavtalen pkt. 5.2. Allerede i forbindelse med finansieringsplanen, som legges til grunn i proposisjonen, må det gjøres forutsetninger om når utbetaling skal skje og hvor store de årlige offentlige bevilgningene til prosjektet skal være. Det må tas hensyn til at det kan bli merkbare avvik fra dette som følge av behandlingen av de årlige offentlige vegmyndigheters budsjetter og budsjettene for eventuelt andre organer som skal bevilge midler til prosjektet.

3.2.3 Åpningstidspunkt

Oppdragsgiver har ansvaret for at vegen blir åpnet for trafikk og at innkreving kan igangsettes.

Vegåpning og start av innkreving reguleres nærmere mellom oppdragsgiver og bompengeselskap i en finansieringsavtale.

Det følger av pkt. 6.1 i fastsatt mal for finansieringsavtalen at dersom tidspunktet for åpning av vegen blir forsinket og oppstart av bompengeneinnkrevingen blir forsinket som følge av dette, skal oppdragsgiver dekke bompengeselskapets økte finansierings-, drifts- og administrasjonskostnader som følge av forsinkelsen. Dette gjelder dersom forsinkelsen overskrider tre måneder og skyldes forhold som oppdragsgiver har ansvar for eller kontroll over. Bompengeselskapet plikter å gjøre sitt beste for å begrense sine kostnader som følge av forsinkelsen så snart det har fått melding om denne.

Oppdragsgivers økonomiske ansvar knyttet til dette punktet i finansieringsavtalen gjelder vanligvis ikke prosjekter der det er lagt opp til parallellinnkreving av bompenger.

3.2.4 Ansvar ved avvik fra forutsatte kostnader

Bompengeselskapet skal finansiere eventuell prisstigning i byggetiden tilsvarende sin andel av anleggskostnadene. Byggekostnadsindeks for veganlegg (SSB) skal legges til grunn.

Prosjekt- og finansieringsavtalens regler om dekning av kostnadsøkninger ut over prisstigning og for fordeling av besparelser i anleggskostnadene er omtalt i kapittel 3.1.

Som kostnadsøkning regnes alle kostnadsøkninger unntatt de som følger av krav om endring av trasé og vegstandard stilt av lokale myndigheter og bedrifter, og som disse er villige til å finansiere. Dekning av kostnadsøkninger og fordeling av besparelser må vurderes særskilt når utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallelt med bompengeneinnkrevingen over en lengre periode.

Hvis det er forutsatt at andre investeringspartnere skal dekke deler av eventuell kostnadsøkning eller nyte godt av besparelser, må dette spesifiseres.

Senest ett år etter at vegen er åpnet for trafikk og bompengeneinnkrevingen er startet, skal oppdragsgiver gi bompengeselskapet melding om gjenstående beløp som oppdragsgiver vil kreve utbetalt etter finansieringsavtalen, og antatt tidspunkt når dette vil bli krevd utbetalt.

Oppdragsgiver skal gi bompengeselskapet en oversikt over usikre og omtvistede krav som omfattes av selskapets finansieringsplikt sammen med et anslag over omfanget av kravet og antatt forfallstid.

4 Bompengeselskapet

4.1 Innledning

I henhold til bompengereformen Meld. St. 25 (2016-2017) er bompengesektoren i Norge inndelt i fem bompengeselskap. Disse selskapene er:

- **Bompengeselskap Nord AS** som omfatter Nordland, Troms og Finnmark
- **Vegamot AS** som omfatter Trøndelag og Møre og Romsdal
- **Ferde AS** som omfatter Agder, Rogaland og Vestland
- **Vegfinans AS** som omfatter Viken (utenom prosjekter som er en del av Oslopakke 3), Innlandet og Vestfold og Telemark.
- **Fjellinjen AS** som omfatter Oslopakke 3

Fjellinjen eies av Oslo kommune og Viken fylkeskommune, mens de andre bompengeselskapene eies av de nevnte fylkeskommunene.

Med unntak av Fjellinjen administrerer bompengeselskapene flere bompengeprojekter.

I noen tilfeller vil et bompengeprojekt gå over flere fylkesgrenser hvor fylkene har eierskap i ulike bompengeselskap. Det er hensiktsmessig at det er det bompengeselskapet som eies av fylket med høyest garantibeløp som håndterer innkrevingen. Dette må imidlertid avklares nærmere med involverte fylkeskommuner.

4.2 Bompengeselskapets oppgaver

Bompengeselskapenes hovedoppgaver er:

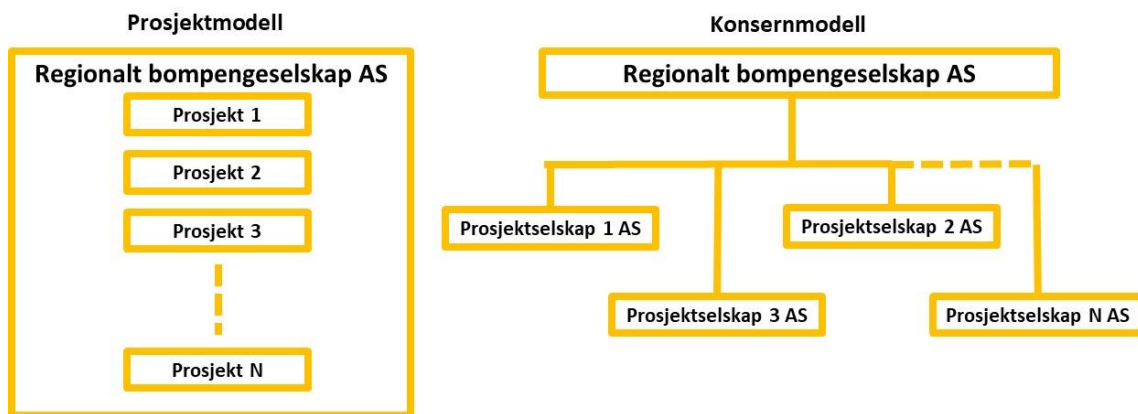
- (Del-)finansiere et vedtatt utbyggingsprosjekt gjennom låneopptak og/eller bompengeinntekter
- Kreve inn bompenger
- Sikre forsvarlig låne- og bompengeforvaltning
- Anskaffe, implementere, drifte og eie innkrevingsutstyret (vegkantutstyr og bompengeselskapets operatørløsning - ref. kapittel 7.)

Bompengeselskapenes ansvar og oppgaver er definert gjennom bompengeavtalen, mens det enkelte prosjekt skal reguleres etter prosjektavtalen og finansieringsavtalen. De tre avtalene er nærmere beskrevet i kapittel 4.5.

4.3 Bompengeselskapets organisering

Bompengeselskapet skal organiseres som et aksjeselskap. Det er krav om at selskapet utelukkende skal eies av fylkeskommunene som har geografisk tilhørighet til bompengeselskapet. Dersom andre fylkeskommuner ønsker å være medeier må dette søkes om til Samferdselsdepartementet.

Bompengeselskapet kan organiseres på en av følgende to måter:



Figur 2 - Alternative organisasjonsformer

Prosjektmodell

Prosjektmodellen består i sin enkleste form av bare ett selskap som eies direkte av fylkeskommunene i regionen. I en prosjektmodell organiseres de enkelte bompengeprojektene som prosjekter innenfor bompengeselskapene, og ikke som egne juridiske enheter (datterselskap). Det forutsettes at det foreligger selvskyldnergaranti per prosjekt knyttet til de enkelte låneopptakene.

Konsernmodell

Organisering etter konsernmodellen innebærer at bompengeselskapet er morselskapet i et konsern. De enkelte bompengeprojektene organiseres i heleide datterselskap som eies 100 prosent av morselskapet. Det kan være ett eller flere prosjektselskap. Et prosjektselskap kan også ha flere prosjekter, det vil si ha en organisering som tilsvarer prosjektmodellen for prosjektselskapet.

Bompengeselskap og underliggende prosjektselskap skal være ikke-profitt foretak. Det kan ikke tas ut utbytte fra selskapene.

4.4 Tidspunkt for opprettelse av bompengeprojekt

I konsernmodellen opprettes det nytt selskap for hvert prosjekt. Prosjektselskapet må senest være opprettet når det inngås prosjekt- og finansieringsavtaler.

I prosjektmodellen opprettes ikke nye prosjektselskap da prosjektet legges inn i bompengeselskapet.

4.5 Avtaler

4.5.1 Avtaleoversikt

Bompengeselskapene skal drive sin virksomhet i henhold til bompengeavtalen, prosjektavtalen og finansieringsavtalen.



Figur 3 – Avtaleoversikt

Bompenggeavtalen

Bompenggeavtalen er inngått mellom bompengeselskapet og Samferdselsdepartementet. Avtalen gir bompengeselskapet en generell rett til å kreve inn bompenger på offentlig veg og beskriver de overordnede rammer for bompengeselskapets aktivitet. Statens forvaltning av avtalen er lagt til Vegdirektoratet.

Prosjektavtalen

Prosjektavtalen inngås mellom bompengeselskapet eller prosjektselskapet (dersom bompengeselskapet er organisert i henhold til konsernmodellen) og Vegdirektoratet. Avtalen gir rett til innkreving av bompenger for prosjekt vedtatt av Stortinget og nærmere vilkår for dette.

Finansieringsavtalen

Finansieringsavtalen inngås mellom bompengeselskapet eller prosjektselskapet og oppdragsgiver for det enkelte prosjektet. Finansieringsavtalen angir vilkårene for bompengeselskapets/prosjektselskapets finansieringsplikt, og sikrer oppdragsgivers rett til rekvirering av bompengemidler.

Hver av disse avtalene er nærmere beskrevet nedenfor. Mal for prosjektavtale og finansieringsavtale ligger som vedlegg på autopass.no..

4.5.2 Bompenggeavtalen

Bompenggeavtalens bakgrunn og formål

Bompenggeavtalen er den overordnede avtalen mellom bompengeselskapet og Samferdselsdepartementet. Bakgrunnen for avtalen er bompengereformen som ble presentert i Meld. St. 25 (2014-2015) «På rett vei» og Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015-2016). Et sentralt element i reformen er å gjøre bompenginnkrevningen mer brukervennlig og kostnadseffektiv ved å etablere fem bompengeselskap som skal stå for bompenginnkrevningen. Bompenggeavtalen fastsetter nærmere krav til bompengeselskapets organisering og virksomhet og partenes øvrige rettigheter og plikter. Bompenggeavtalen har som formål å legge til rette for myndighetenes styring og kontroll med bompenginnkrevningen.

Avtalestrukturen

Bompenggeavtalen krever at den suppleres med en prosjektavtale og en finansieringsavtale for hvert prosjekt. Prosjektavtalen og finansieringsavtalen er underordnet bompenggeavtalen, og ligger innenfor de generelle rammene bompenggeavtalen fastsetter.

Bompengeselskapets virksomhet

Bompengeselskapet skal ikke drive annen virksomhet enn innkreving av bompenger, låne- og kapitalforvaltning eller annen virksomhet som er direkte knyttet til egne bompengeprojekt.

Bompengeselskapet skal drive sin virksomhet på en kostnadseffektiv måte og med mål om kontinuerlig effektivisering og kostnadsbesparelse.

Bompengeselskapet kan ikke drive utstedervirksomhet eller være deltaker i et selskap som driver utstedervirksomhet.

Bruken av bompenginntekter - forbud mot kryssubsidiering

Bompenginntekter kan bare brukes til å oppfylle bompengeselskapets plikt til å finansiere det bompengeprojektet som Stortingets vedtak gjelder. Dette inkluderer utbyggingskostnader, finansieringskostnader, kostnader til innkrevingsutstyr og kostnader til drift og administrasjon av bompengeprojektet om ikke annet følger av Stortingets vedtak.

Det må ikke forekomme overføring av bompengelinntekter til andre formål, herunder andre bompengeprojekter som ikke omfattes av Stortingets vedtak (kryssubsidiering).

4.5.3 Prosjektavtalen

Formål og bakgrunn

Prosjektavtalen mellom bompengeselskapet/prosjektselskapet og Vegdirektoratet gir bompengeselskapet/prosjektselskapet rett til å kreve inn bompenger i samsvar med Stortingets vedtak. Avtalen gir også rett til å ta opp lån til finansiering av utbyggingen og fastsette nærmere vilkår for innkrevingen.

Prosjektavtalen regulerer følgende forhold:

- Retten til å kreve inn bompenger
- Retten til å ta opp lån
- Plassering av bomstasjon(ene)
- Om det skal være etterskudds-, parallell- og/eller forhåndsinnkreving og fra hvilket tidspunkt innkreving kan starte
- Bompengeperiodens lengde som normalt er 15 år
- Innkrevingen av bompenger, som skal skje i samsvar med Stortingets vedtak av takst- og rabattsystem for bompengeprojektet og gjeldende takstretningslinjer
- Retten til å søke takstendringer.
- Ansvar for kostnader før Stortingets behandling
- Varslingsplikt
- Bortfall av innkrevingsretten
- Ansvarsfordeling for etablering av vegkantutstyr

4.5.4 Finansieringsavtalen

Formål og bakgrunn

Formålet med finansieringsavtalen som inngås mellom oppdragsgiver og bompengeselskap er å angi de nærmere vilkårene for bompengeselskapet/prosjektselskapets finansieringsplikt, herunder utbetalinger til oppdragsgiver. Finansieringsavtalen forutsetter at det foreligger en prosjektavtale.

Finansieringsavtalen regulerer følgende forhold:

- Kostnadsrammer
- Plikt til å finansiere bompengeprojektet
- Beregning av utbyggingskostnadene
- Kostnadsøkninger
- Prisstigning i utbyggingsperioden
- Kostnadsbesparelser
- Opphør av bompengeselskapet/prosjektselskapets finansieringsbistand
- Overskytende midler
- Betalings- og rekvisisjonsplan
- Utbetalinger etter anmodning fra oppdragsgiver
- Avslutning av utbetalinger i henhold til betalings- og rekvisisjonsplan
- Åpning av vegen og innkreving av bompenger
- Drift og vedlikehold - stenging av veg i innkrevingsperioden
- Ansvarsfordeling for etablering av vegkantutstyr

4.5.5 Endringer i avtaleforhold

Nye vedtak i Storting, Fylkesting og kommunestyre vil kunne medføre endringer i avtaleforholdet med bompengeselskapet. Det samme gjelder endringer i utbyggingsomfang med tilhørende kostnadsoverslag, ref. kapittel 2.10.

4.6 Rapportering, informasjon og kontroll

Prosedyrer for oppfølging og tilsyn av bompengeselskap og -prosjekter er under utarbeidelse.

Bompengeselskapets punkt 19 har som formål å legge til rette for at Vegdirektoratet fører tilsyn og kontroll med at bompengeneinnkrevingen er mest mulig effektiv, og at bompengeselskapets virksomhet er i samsvar med lov- og forskriftsbestemte krav til virksomheten og bestemmelsene i bompeng-, prosjekt- og finansieringsavtalene.

Når det gjelder periodisk rapportering skal bompengeselskapet sende årsregnskap, årsberetning og revisjonsberetning, samt uttalelse om bruk av prosjektmidler til Vegdirektoratet, straks årsregnskapet og årsberetningen er godkjent.

Bompengeselskapet skal uten opphold informere Vegdirektoratet om forhold av vesentlig betydning for bompengeneinnkrevingen, finansieringen av bompengeprojekt eller andre forhold som er av vesentlig betydning for bompengeselskapet eller bompengeselskapets virksomhet.

Det må kunne dokumenteres i regnskapet at det ikke har forekommet kryssubsidiering mellom prosjektene. Revisor skal spesielt bekrefte at slik kryssubsidiering ikke har forekommet.

Bompengeselskapets styre og ledende ansatte skal på forespørsel gi Vegdirektoratet alle opplysninger de er kjent med og som kan ha betydning for Vegdirektoratets oppfølging og tilsyn av bompengeprojektet og bompengeselskapet.

Det skal minst en gang i året holdes møte for oppfølging av bompengeselskapet mellom bompengeselskapet og Vegdirektoratet. Vegdirektoratet forbereder og organiserer disse møtene.

Se også krav til driftsrapportering i kapittel [7.4.2.4](#).

5 Avvikling av bompengeprosjekter

5.1 Innledning

Det er bompengeselskapets ansvar å beslutte når en innkreving kan avsluttes, jf. tillatelsen til bompengennevning gitt i prosjektavtalen.

Avvikling av et bompengeprojekt er avhengig av om bompengeselskapet er organisert etter prosjekt- eller konsernmodellen. Er innkrevingen organisert som et prosjekt er det prosjektet som må avvikles, mens om innkrevingen er lagt til et eget datterselskap må selskapet avvikles. I begge tilfellene må det skilles mellom den tekniske / IKT-messige avviklingen, og den formelle og juridiske avviklingen av bompengeprojektet. Den tekniske / IKT-messige prosess ved avviklingen er beskrevet i kapittel 7.4.3

De formelle prosessene knyttet til avviklingen av prosjekter inkluderer i hovedsak følgende aktiviteter:

- Kartlegge gjenstående forpliktelser, herunder sluttoppgjør med oppdragsgiver og estimere tid for stans av innkrevingen
- Avvikle forpliktelser og avtaler
- Avklaringsmøte med samarbeidspartnere
- Ferdigstille budsjett for avvikling
- Oppdatere tidsestimat og sette endelig dato for stans av innkrevingen
- Kunngjøre stans i innkrevingen.
- Følge opp fordringsmassen
- Sluttrapport (kostnader ved nedlegging og eventuelle overskytende midler)
- Avvikling og nedmontering av vegkantutstyr ref. kapittel 7.4.3
- Arkivere regnskapsdata

Disse punktene er nærmere beskrevet i kapittel 5.2 og 5.3 nedenfor. Spesielle forhold knyttet til avviklingen av prosjektselskap er beskrevet i kapittel 5.4.

5.2 Beregning av tidspunkt for avvikling

Prosjekt- og finansieringsavtalen gir føringer for når innkrevingen kan opphøre og bomstasjonene avvikles.

Bompengeselskapene har ansvar for å planlegge avvikling i god tid før innkrevingsperiodens slutt. Det er bompengeselskapet som er ansvarlig og skal utarbeide plan i samarbeid med oppdragsgiver for avviklingen av vegkantutstyret.

Vegdirektoratet v /Brukerfinansiering skal informeres om tidspunktet for stans av innkreving så snart dette er fastsatt. Eksakt tidspunkt skal bestemmes så tidlig som mulig, men senest tre måneder før stenging.

Låneavtaler og forpliktelser må gjennomgås, og det må lages en tids- og arbeidsplan for å få gjort de nødvendige vedtak om avvikling av bompengeprojektet med inngåtte avtaler.

Det er anledning til å beregne inntil om lag én måneds ekstra innkreving for å dekke uforutsette ekstrautgifter og/eller dekke svikt i bompengeneinntekter. Avviklingskostnader skal bare omfatte kostnader knyttet til selve bompengennevningen. Ref. kapittel 2.4.3 skal oppdragsgiver sørge for å ha avsatt midler til sitt arbeid med å bl.a. sette arealene tilbake til opprinnelig stand på egne budsjetter.

5.3 Disponering av selskapets midler

Ifølge bompengavtalen punkt 6 skal gjenværende midler som gjelder riksveg stilles til rådighet for Statens vegvesen, som i samråd med de berørte kommuner og fylkeskommuner skal bruke midlene til vegformål i det området bompengene er innkrevd. For bompengeprojekter som gjelder fylkesveg, stilles gjenværende midler til rådighet for fylkeskommunen, som i samråd med berørte kommuner skal bruke midlene til vegformål i det området bompengene er innkrevd.

5.4 Avvikling av prosjekt og prosjektselskap

Regler for ordinær oppløsning av aksjeselskap er gitt i aksjeloven. Punkt 7 i bompengavtalen omhandler tilbakebetaling av aksjekapital, ref. kapittel 4.5.2. Spørsmålet om tilbakebetaling av aksjekapital behandles av generalforsamling i aksjeselskapet.

Uansett organisering av innkrevingen så kreves det at bompengeselskapet skal føre sine regnskaper i samsvar med regnskapslovens regler.

Bokføringsloven § 13 krever at deler av regnskapsmaterialet skal oppbevares i minst 5 år etter den endelige avviklingen av prosjektselskapet. I alle tilfeller hvor et prosjektselskap avvikles /stenges for ytterligere innkreving vil det fortsatt være krav om 5 års oppbevaringstid for regnskapsmateriale definert etter bokføringsregelverket.

Oppbevaringspliktig regnskapsmateriale etter bokføringsloven § 13 omfatter følgende:

1. Årsregnskap og annen pliktig regnskapsrapportering, årsberetning og revisjonsberetning
2. Spesifikasjoner av pliktig regnskapsrapportering som nevnt i § 5, eller bokførte opplysninger som er nødvendig for å kunne utarbeide slike spesifikasjoner av pliktig regnskapsrapportering
3. Nummererte brev fra revisor

Det stilles krav til elektronisk tilgjengelighet av nevnte dokumentasjon. Det må verifiseres i samarbeid med det enkelte selskaps revisor at dette er oppfylt.

6 Takstsystem

6.1 Innledning

Takstretningslinjene er rammene for takst- og rabattstrukturen for bompengeneinnkreving på offentlig veg. Takstretningslinjene er fastsatt på bakgrunn av bestemmelser og føringer gitt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Gjeldende takstretningslinjer er gjengitt i Vedlegg 3: Takstretningslinjer.

Dette kapitlet gir nærmere forklaringer og veiledning i hvordan takstretningslinjene skal forstås og forvaltes. Det er også gitt henvisninger til bakgrunnsdokumentene for dette.

Den nasjonale bompengeneinnkrevingen baseres på etterskuddsbetaling av bompenger, det vil si at bompenger blir først belastet bruker i etterkant av at en bomstasjon er passert. Nærmere beskrivelse av innkrevingssystemet er gitt i kapittel 7.3

Ved planlegging av takstsystem for nye prosjekter er det viktig at effektene av både takstnivå og rabattsystem vurderes nøye for å unngå at de samlede inntektene blir vesentlig lavere enn opprinnelig forutsatt og eventuelt andre uønskede effekter.

Ved fremlegg av bompengeproposisjoner skal det redegjøres for hvilke takstforutsetninger og rabattsystem som legges til grunn. 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. Takstretningslinjene gjelder inntil nye blir utgitt og skal legges til grunn ved alle nye prosjekter.

6.2 Takstmyndigheten

Takstretningslinjene omfatter bare innkreving av bompenger på offentlig veg med hjemmel i veglova § 27. Retningslinjene gjelder ikke bompengeneordninger på privat veg etter veglova § 56.

Takstsystemet skal bygge på prinsipper nedfelt i:

- St. meld. 32 (1988-89) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93"
- St. meld. 46 (1990-91) "Om endrede rammebetingelser for bompengeprosjekter"
- St. meld. 34 (1992-93) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97"
- Prop. 1 S Tillegg 2 (2015 - 2016) "For budsjettåret 2016 - Endring av Prop. 1 S (2015-2016)"
- Prop. 82 L (2016-2017) "Endringer i veglova og vegtrafikkloven"
- Prop. 87 S (2017-2018) "Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar"
- Prop. 1 S (2016-2017) "For budsjettåret 2018"

Vegdirektoratet er av Samferdselsdepartementet gitt fullmakt til å fastsette takstretningslinjene for innkreving av bompenger på offentlig veg.

Den formelle delegasjon av takstmyndighet fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet ble foretatt med virkning fra 01.03.1991. Senere har nærmere presiseringer av delegasjonen fulgt i flere brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet. En oversikt over brev vedrørende delegasjon av myndighet er gitt i Vedlegg 4: Kilder og grunnlagsdokumenter.

6.3 Rammer for takst- og rabattstruktur

Prinsipper som gjelder ved fastsetting av takst- og rabattstrukturen er beskrevet i dette kapitlet. Det kan gjøres unntak fra dette ved innkreving av bompenger på ferje.

6.3.1 Gjennomsnittstakst

I Prop. 1 S (2016-2017) «For budsjettåret 2018» omtales bruk av gjennomsnittstakst som tiltak for reduksjon av usikkerhet i bompengeprojekter.

Med gjennomsnittstakst menes inntekt per 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 per takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle rabatter og fritak. 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.

Anslag på grunntakstene gir det relative forholdet mellom takstgruppene som skal ligge fast. I prosjekt med miljødifferensiert takst må det gis anslag for gjennomsnittstakst for takstgruppe 1 og 2 i prosjekter som grunnlag for det relative forholdet mellom takstgruppe 1 og 2.

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.

Gjennom stortingsbehandlingen av et bompengeprojekt, slutter stortinget seg til en gjennomsnittstakst. Dette omtales som «fastsatt gjennomsnittstakst» for innkrevningen.

Når et innkrevingsprosjekt er satt i drift, kan den virkelige gjennomsnittsinntekten per passering beregnes. Dette omtales som den «faktisk gjennomsnittstakst».

6.3.2 Takstgrupper

Det benyttes to takstgrupper:

- Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg
- Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg

Det skal ikke betales bompenger for tilhenger.

Ifølge Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) skal kjøretøy i takstgruppe 2 som hovedregel betaler det dobbelte av grunntakst for kjøretøy i takstgruppe 1, men med mulighet for lokale tilpasninger. Forslag om at kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale mer enn dobbelt takst må begrunnes særskilt i hvert tilfelle. Høyere takst for kjøretøy i takstgruppe 2 enn i takstgruppe 1 begrunnes ut fra tungbiltrafikkens dimensjonerings- og vegstandardbehov.

6.3.3 Miljødifferensiering

Etter Veglova § 27 andre ledd kan det i byområder fastsettes bompengetakster på bakgrunn av kjøretøyets miljøklasse. Følgende takstklasser legges til grunn for takstdifferensiering innenfor takstgruppene:

Takstgruppe 1

- Andre drivstofftyper (bensin, gass, etanol, etc.)
- Diesel
- Ladbar hybrid
- Nullutslipp

Takstgruppe 2

- Euroklasse (Euri VI og Pre-Euro VI)
- Gass
- Ladbar hybrid
- Nullutslipp

Takst etter takstklasse gjelder uavhengig av om kjøretøyet er tilknyttet gyldig brukeravtale og brikke.

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».

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.

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.

For nullutslippskjøretøy er det åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere takstklasse nullutslipp i underklasser. Bruk av takstklasser og eventuelle underklasser tilpasses det enkelte bompengeprojektet. 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 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).

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.

Handlingsrom for takstjustering i byområder med miljødifferensierte takster

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:

- endringene er teknisk gjennomførbare,
- endringene skjer innenfor fastsatt gjennomsnittstakst,
- det relative forholdet mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2 bevares,
- endringene ikke fører til lavere oppnåelse av målsetninger i stortingsproposisjon, byvekstavtale eller belønningsavtale,

- endringene ikke medfører vesentlige endringer i bompengeselskapenes administrative kostnader,
- justeringene gjennomføres innenfor rammene av gjeldende takstretningslinjer

6.3.4 Tidsdifferensiering

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.

Økte takster grunnet tidsdifferensiering skal ikke kreves inn på helgedager (lørdag og søndag) og offisielle fridager. Dette gjelder også julaften, nyttårsaften og onsdag før påske.

6.3.5 Timesregel

Det kan settes en øvre grense for antall passeringer per 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 innteksreduksjon for prosjektet.

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. Det kan likevel vedtas for det enkelte prosjekt at det er høyeste takstpassering, og ikke første passering, som belastes trafikanten.

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.

Bruk av timesregel er uavhengig av om kjøretøyet har gyldig brukeravtale og brikke dersom passeringer er innen 60 minutter i en bomring, eller innen 30 minutter i særskilte bomsnitt i strekningsvise prosjekt.

Timesregel skal ikke benyttes på tvers av ulike bompengeprojekt. Det vil innebære overtredelse av forbudet mot kryssubsidiering mellom bompengeselskapenes innkrevingsprosjekter.

Stortinget har i enkeltprosjekt god tatt perioder på døgnet hvor det kun skal betales for en passering 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.

6.3.6 Rabatter

Brikkerabatter

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) ble det innført en generell rabatt på 20 prosent for kjøretøy i takstgruppe 1 som er utstyrt med gyldig brukeravtale og brikke.

Kjøretøy i kategori M1

Personbiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys med gyldig brukeravtale og brikke, blir lagt inn som kjøretøy i takstgruppe 1. Kategori M1 er biler for persontransport med maksimum åtte sitteplasser i tillegg til førersetet.

Nullutslippskjøretøy

Nullutslippskjøretøy er definert som kjøretøy som kun drives av elektrisitet eller hydrogen. Disse kjøretøyene er registrert med egne drivstoffkoder i vognkortet.

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.

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 nullutslippskjøretøy fastsettes av lokale myndigheter.

Ved planlegging av nye bompengeprojekter 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.

For å få rabatt som nullutslippskjøretøy kreves bruk av brikke og gyldig avtale, med unntak i byområder med miljødifferensierte takster. Når det gjelder fastsetting av takster for nullutslippskjøretøy i byområder der det er tatt i bruk miljødifferensiering av takstene, vises det til egen omtale i kapittel 6.3.3.

Elektrisk drevet varebil (N1)

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 bompengetakst for lette el-varebiler og tunge gasskjøretøy».

Gasskjøretøy (GA)

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».

Passeringstak

Et passeringstak er en storbrukerrabatt som vil sikre at enkelte trafikanter ikke får en urimelig høy økonomisk belastning.

Med passeringstak menes en ordning med et øvre tak for antall betalbare passeringer per kjøretøy som det skal betales innenfor en kalendermåned.

Innføring av passeringstak må vurderes i en helhetlig sammenheng der konsekvensene ved økt grunntakst vurderes opp mot passeringstaket. Det må derfor foretas en konkret vurdering av ordningen og nivået for hvert prosjekt. Lokale myndigheter må vurdere om de ønsker passeringstak som en del av rabattsystemet med de konsekvenser dette eventuelt vil ha for takstnivået. Jo flere som drar nytte av denne rabattordningen, desto høyere må grunntakstene settes.

I utgangspunktet skal det fastsettes et eget passeringstak pr. bomstasjon/bomsnitt. I bypakker har det vært praksis med et felles passeringstak for alle bomstasjonene i prosjektet.

For passeringstak gjelder følgende prinsipper, som bygger på Samferdselsdepartementets brev av 16. desember 2011 om retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprojekter:

- I bomringer kan det innføres et passeringstak som kan gjelde både kjøretøy i takstgruppe 1 og 2. Størrelsen på passeringstaket i bomringen må vurderes opp mot inntektstapet og følgene dette vil ha for realiseringen av porteføljen.
- I bompengeprojekter utenfor byområder kan det innføres passeringstak for takstgruppe 1. Etter avtale kan det etter lokale vurderinger gis mulighet til å innføre et passeringstak på 60 passeringer pr. måned.
- De økonomiske konsekvensene av passeringstak skal komme frem i form av beregnet forventet inntektsbortfall. Det stilles krav om at dette er utredet grundig og tatt inn i de endelige lokalpolitiske vedtakene. Inntektsbortfallet skal kompenseres med økte grunntakster, slik at de gjennomsnittsinntekten pr. passering opprettholdes.
- Passeringstaket kan i enkelte tilfeller settes lavere enn 60 passeringer pr. måned, men kan kun i særskilte tilfeller settes lavere enn 40 passeringer pr. måned.
- Eventuell innføring av en ordning med passeringstak for såkalte strekningsvise prosjekter med flere innkrevingspunkter må vurderes i hvert enkelt tilfelle. For slike prosjekter må passeringstaket være knyttet opp til antall passeringer i hvert enkelt bomsnitt.
- For å få nytte av passeringstak kreves gyldig brukeravtale brikke.

Ved overgangen til nytt takst- og rabattregime ble det gjort flere unntak mht. passeringstak og 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.

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.

6.3.7 Fritaksordninger

I takstretningslinjene er det trukket opp klare grenser for hvilke trafikantgrupper som skal gis fritak. Hvilke fritak som gjelder for det enkelte prosjekt skal gå fram av taksvedtaket som igjen gjenspeiler det stortinget har sluttet seg til ved behandlingen av prosjektet.

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.

Fritaket gjelder fra vedtaksdato og kan ikke gis med tilbakevirkende kraft.

Fritaket er knyttet til ett kjøretøy og brukeravtale. Brikken kan ikke flyttes mellom biler uten å endre brukeravtalen.

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.

Følgende grupper kan etter takstretningslinjene søke fritak for betaling av bompenger:

Utrykningskjøretøy

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.

Rutegående kollektivtransportkjøretøy

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 yrkestransportloven § 6(3) jf. § 23, da søker er et administrasjonsselskap.

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.

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 ikke løyve».

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).

Natokjøretøy

Kjøretøy eid av NATO-hovedkvarteret JWC på Jåttå. Fritaket kan gis for inntil 2 år av gangen. Gis etter søknad og forutsetter gyldig brukeravtale og brikke.

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.

Diplomatkjøretøy

Gjelder for Oslopakke 3.

Traktor

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.

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, f.eks. varebil eller for andre kjøretøy som utfører arbeid for gården.

For å søke fritak for traktor må det fremlegges:

- skriftlig bekreftelse fra kommunen at gårdsbruket har driftstillatelse.
- skriftlig bekreftelse fra kommunen at bomstasjonen(e) deler gårdsbruket, samt kart som bekrefter dette.
- dokumentasjon på at aktuelle traktorer er eid eller leaset av den som har driftstillatelse. Dette gjelder særlig dersom traktorene er leaset.

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.

Bompengeselskapene videresender disse søknadene til Vegdirektoratet for behandling.

Forflytningshemmede

Bompengeselskapet kan etter søknad innvilge fritak for forflytningshemmede i bomringer. Fritaket gjelder ikke i øvrige bomstasjoner.

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.

Forflytningshemmede under 18 år

Når personer under 18 år er innehaver av parkeringstillatelsen, skal foresatte/verge være avtalepart i brukeravtalen. Det kan knyttes to brikker til et barns parkeringstillatelse.

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.

Etter fylte 18 år skal brukeravtale og parkeringstillatelsen stå i samme navn.

Unntak varighet parkeringstillatelse

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 kan for eksempel se på fritakshistorien til vedkommende. Bompengeselskapet skal ikke foreta helsevurdering av søkerne.

Utenlandske statsborgere som er forflytningshemmede

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.

Motorsykkel og moped

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.

Bompenger kan innkreves fra motorsykler og moped på ferjer.

Passeringer i forbindelse med godkjenning av AutoPASS-utsteder (brikkeutsteder)

Nødvendig testaktivitet etter utstederforskriftens bestemmelser er unntatt betaling av bompenger.

6.3.8 Søknad om fritak

Bompengeselskapets behandling av søknaden er et enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Innvilget søknad om fritak skal inneholde betingelser for fritaket. Vedtak om fritak gjelder fra vedtakstidspunktet og har ikke tilbakevirkende kraft.

Fritak betinger gyldig brukeravtale og brikke. Dersom det allerede er gitt fritak for et kjøretøy av et bompengeselskap basert på fremlagt dokumentasjon anses det som mislighold om samme dokumentasjon benyttes til å søke fritak fra et annet bompengeselskap for et annet kjøretøy. Det er også å anse som mislighold om kjøretøyet som er innvilget fritak benyttes til andre formål enn forutsetningene for fritaket.

Bompengeselskapene skal ha oversikt over gjeldende fritak. Bompengeselskapet skal informere fritaksinnehaver dersom fritaket av ulike grunner endres eller faller bort.

6.3.9 Klage på avslag om fritak

Avslag kan påklages til bompengeselskapet innen tre uker. Dersom vedtaket fastholdes, sender bompengeselskapet klagen videre til Vegdirektoratet.

6.4 Innkreving på ferje

Bompenger kan innkreves sammen med ferjebillett.

Ved bruk av ferje som innkrevingspunkt for bompenger må dette stå som et eget innkrevingspunkt uavhengig av eventuelle innkrevingspunkter på land. Rabattordninger som timesregel og månedstak mot andre innkrevingspunkter/bomstasjoner kan ikke benyttes.

Ved innkreving av bompenger på ferje skal takstsystemet så langt det lar seg gjøre være tilsvarende innkreving i bomstasjon på land. Der det ikke er mulig må grupperingen av takstene settes etter lengde på kjøretøyet i tråd med ferjeregulativets inndeling.

Ferjekort er en rabattordning som gjelder ferjebilletten og kan ikke gjelde bompengepåslaget.

Ferjeavløsningsprosjekter er gitt en egen omtale i pkt. 8.1.

6.5 Takstvedtak

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. Ansvar for å fatte vedtak om prisjustering av fastsatte takster er lagt til Vegdirektoratet. Det er kun bompengeselskapene som kan sende søknad om takstendringer.

Gjennom takstvedtaket fastsettes gjennomsnittstaksten og grunntakstene for prosjektet. Vedtaket fastsettes med utgangspunkt i forutsetningene for takst- og rabattsystemet gitt av stortingsproposisjonen.

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 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.

6.5.1 Takstvedtak ved oppstart av innkrevingen og ved endring av takstopplegg

I prosjekter med etterskuddsinnkreving vil bompengeselskapet ved oppstart av innkrevingen ha informasjon om lånebetingelser og samlet gjeld. Søknaden om takstvedtak fra bompengeselskapet skal baseres på oppdaterte vurderinger av økonomien i prosjektet der samlet gjeld og lånebetingelser hensyntas. Det tas høyde for usikkerhet om trafikkutvikling og renteutvikling. På bakgrunn av nye beregninger kan det foreslås endringer i gjennomsnittstakst sammenliknet med det som lå til grunn i bompengeproposisjonen. Forslag om endringer i gjennomsnittstakstene forutsetter tilslutning fra lånegarantisten(e). Bompengeselskapet sender søknaden til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet kan fatte takstvedtak som fraviker fra det som lå til grunn i bompengeproposisjonen, innenfor de rammene som framkommer av denne, og etter at det foreligger tilslutning..

I takstvedtaket legges det opp til at gjennomsnittstaksten skal evalueres etter ett til to års drift.

I takstvedtak for bompengepakker med parallellinnkreving benyttes den gjennomsnittstaksten som lå til grunn for stortingets behandling av saken.

6.5.2 Evaluering av takstvedtak

Etter ett til to års drift av bompenginnkrevingen vil trafikkvolum og -fordeling på takstgrupper, takstklasser og ulike fritaks- og rabattordninger være kjent. Den økonomiske analysen for prosjektet oppdateres, og det foretas nye vurderinger av nødvendig gjennomsnittstakst for nedbetaling av lånet innen fastsatt tidsramme for bompenginnkrevingen. Evalueringen gjennomføres av bompengeselskapet i samarbeid med Vegdirektoratet. Eventuelle forslag om justeringer av gjennomsnittstakst og grunntakster må ha tilslutning fra lånegarantister før Vegdirektoratet kan fatte takstvedtak om endrede takster.

Forutsatt omtale i stortingsproposisjonen kan gjennomsnittstaksten økes med inntil 20 prosent i forhold til den gjennomsnittstaksten som lå til grunn for stortingsbehandlingen av prosjektet. Det er ingen nedre grense for å redusere gjennomsnittstaksten.

Denne prosessen vil også gjelde prosjekter med parallellinnkreving med fastsatt styrings- og kostnadsramme. For bypakker gjelder ikke denne prosessen.

6.5.3 Takstjustering i henhold til prisstigning

Som hovedregel skal bompengeselskapet årlig vurdere takstene med utgangspunkt i selskapets økonomi og forutsetningene ved stortingsbehandlingen, herunder om konsumprisveksten gir utslag på fastsatt gjennomsnittstakst. Det er bompengeselskapet som søker om prisjustering av gjennomsnittstakst og foreslår fordeling på takstgrupper og eventuelt takstklasser.

Om nødvendig kan Vegdirektoratet meddele bompengeselskapet om at det bør søke om justering dersom prisutviklingen tilsier dette. Det presiseres likevel at det ikke er nødvendig å heve takstene

hvert år, så lenge takstene over tid følger utviklingen i konsumprisindeksen. Dersom takstene i noen år har ligget etter prisstigningen, kan justeringen være noe større enn den aktuelle prisstigningen.

Grunntakstene skal avrundes til nærmeste hele krone.

I bypakker må prisjusteringen ha lokalpolitisk tilslutning før nytt takstvedtak fattes av Vegdirektoratet.

6.5.4 Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst

I tillegg til den første evalueringen etter ett til to år (ref. kapittel 6.5.3) skal økonomien i det enkelte prosjektet evalueres årlig. I den forbindelse må det vurderes om takstopplegget gir inntekter i tråd med fastsatt gjennomsnittstakst.

Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene..

I bypakker må man ha lokalpolitisk tilslutning fra berørte kommuner.

6.5.5 Senere endring av gjennomsnittstakst

Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig bedre eller dårligere enn forutsatt kan det være aktuelt å endre gjennomsnittstaksten. Et takstvedtak om nedsetting av gjennomsnittstaksten betinger tilslutning fra garantisten(e).

Utelatt prisjustering av gjennomsnittstaksten over en lengre periode vil i realiteten medføre en redusert gjennomsnittstakst for prosjektet. Å utelate prisjustering over en lengre periode betinger derfor tilslutning fra garantisten(e) før Statens vegvesen kan godkjenne dette.

For prosjekter med dårlig økonomi har Vegdirektoratet etter søknad fra bompengeselskapet myndighet til å øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent ut over prisstigning og/eller øke bompengeperioden med inntil 5 år dersom det ligger fullmakt i stortingsproposisjonen for slik økning. Søknad om økning i gjennomsnittstaksten betinger tilslutning fra garantisten(e).

Større endringer i bompengereordninger utover rammene som er fastlagt i bompengeproposisjonen må forelegges Samferdselsdepartementet som vurderer om revidert finansieringsopplegg skal forelegges Stortinget. I slike tilfeller må det utarbeides et revidert faglig grunnlag. Normalt vil det også være nødvendig med en ny lokalpolitisk behandling.

Denne prosessen gjelder ikke for bypakker.

Viser til kapittel 1.6.1 hvor det framkommer at bompengepakker med parallellinnkrevning skal porteføljestyres. Garantier gitt bompengepakker åpner ikke for utvidet innkrevningstid eller å øke fastsatt gjennomsnittstakst med 20 prosent.

6.5.6 Klage på takstvedtak

Takstvedtak 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 Vegdirektoratet som har fattet takstvedtaket. Dersom vedtaket fastholdes, sender Vegdirektoratet klagen med sin innstilling til Samferdselsdepartementet. Klager informeres om innstillingen og har 14 dagers frist til å komme med uttalelse/tilleggsopplysninger.

7 Innkrevingssystemet

7.1 Innledning

Dette kapitlet beskriver innkrevingsystemet som benyttes ved bompengeprojekter i Norge. Beskrivelsen består av følgende:

- Rammebetingelser, krav og standardisering
- Beskrivelse av innkrevingsystemet i Norge – AutoPASS
- Bomstasjoner - plassering, utforming og skilting
- Anskaffelse, drift og avvikling

Som følge av bompengereformen vedtatt i 2015 pågår det en endring av ansvarsområder og utskifting av IKT-systemer. Beskrivelsen i dette kapitlet omhandler i hovedsak innkrevingsystemet slik det vil være når endringene er gjennomført, men eksisterende løsninger er nevnt da de vil være en del av innkrevingsystemet i Norge i de første årene etter reformen.

Innkrevingsystemet på ferje er ikke beskrevet i denne veilederen, men informasjon om dette kan finnes på: <https://www.autopassferje.no/>.

7.2 Rammebetingelser, krav og standardisering

7.2.1 Roller og ansvar

I forbindelse med bompengereformen gjelder følgende, ansvarsdeling for etablering, forvaltning og drift av innkrevingsystemer for bompengeprojekter. Se også kapittel 1.8 vedrørende roller og ansvar.

Vegdirektoratet

- Sette krav til funksjonalitet ved det tekniske utstyrets som skal inngå i AutoPASS Samvirke (se nedenfor)
- Godkjenne utstedernes brikker og utstederløsning
- Godkjenne bompengeselskapenes vegkantutstyr (egenerklæring)
- Føre tilsyn med bompengeselskap og utstedere

Statens vegvesen v/Transport og samfunn

- Ansvarlig for drift og forvaltning av sentrale IKT-løsningene (kjerneløsningen) i AutoPASS Samvirke
- Lede AutoPASS Forum (se nedenfor)

Oppdragsgiver

- Planlegging av plassering av bomstasjoner og nødvendig grunnarbeid etter avtale med bompengeselskapene (se Vedlegg 1: Vedlegg 4 til prosjektavtalen)

Bompengeselskapet (operatør)

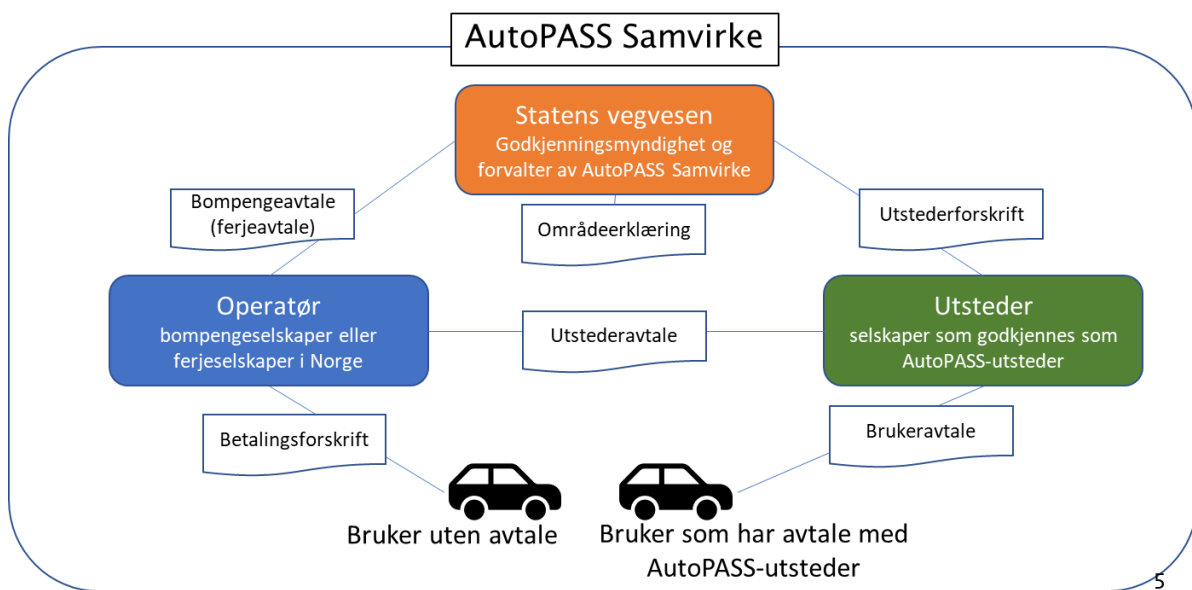
- Har som eier ansvaret for å etablere og drive innkrevingsystemet. Dette inkluderer vegkantutstyr for det enkelte bompengeprojekt og et administrasjonssystem/operatørløsning for bompengeprojektene som selskapet administrerer.
- Ansvarlig for å fakturere passeringer for brukere bilister uten avtale/brikke.
- Ansvarlig for identifisering og prising av passeringer.

Utsteder inngår avtale med kundene og fakturerer disse basert på transaksjoner mottatt fra bompengeselskapene og ferjeoperatører som er godkjent i AutoPASS Samvirke.

AutoPASS Samvirke og AutoPASS Forum

AutoPASS Samvirke er nettverket for elektronisk innkreving av bompenger på det offentlige vegnettet og for innkreving av ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge. Med Statens vegvesen som myndighetsorgan i AutoPASS Samvirke menes godkjenningsmyndighet, tilsynsmyndighet og ansvar for utforming av regelverket.

AutoPASS Forum er et samarbeidsforum som skal sikre interoperabilitet og effektivitet i AutoPASS. Aktørene i AutoPASS Samvirke, operatører, utstedere og Statens vegvesen ved divisjon Transport og samfunn, deltar i AutoPASS Forum. Figuren nedenfor illustrerer AutoPASS Samvirke.



Figur 4 - AutoPASS Samvirke

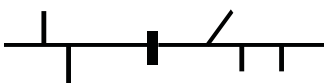
7.2.2 Ulike bompengesystemer anvendt i Norge

Enkle bomstasjoner

Dette har vært den vanligste løsningen i Norge. Trafikantene betaler for passering av en bomstasjon, uavhengig av hvor lang strekning av den nye vegen som benyttes før og etter bomstasjonen.

Fordelen med dette systemet er at det er enkelt og kostnadseffektivt. Ulempen kan være å finne en riktig plassering av bomstasjonen, som både sikrer et tilstrekkelig inntektsgrunnlag og som føles «rettferdig» av trafikantene, uansett om de benytter en kort eller lang strekning av den nye vegen.

Etablering av en bomstasjon på en strekning kan medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Unntaksvis kan det åpnes for å kreve inn bompenger på sidevegnettet, jf. Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 og kapittel 1.1.4.



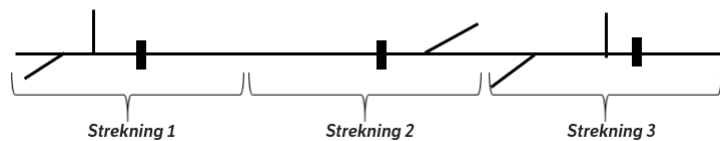
Figur 4 - Bomstasjon på vegstrekning – én bomstasjon

Bomstasjon ved strekningsvis utbygging

I St. meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015 og St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn et finansieringssystem basert på delvis bompengefinansiering som skal sikre en raskere, mer effektiv og helhetlig utbygging av riksvegnettet. Systemet er særlig tiltenkt lange riksvegstrekkinger som blir utbygd etappevis.

Når første etappe er ferdig bygd, vil innkreving av bompenger på denne strekningen starte. Deretter starter bygging av neste etappe, med innkreving av bompenger også på denne etappen etter at den er ferdig bygd. På denne måten vil en lengre vegstrekning med sammenhengende standard kunne bygges ut forholdsvis raskt. Som hovedregel skal hver bomstasjon ha innkreving i maksimalt 15 år.

Dette opplegget er tatt i bruk flere steder i landet.



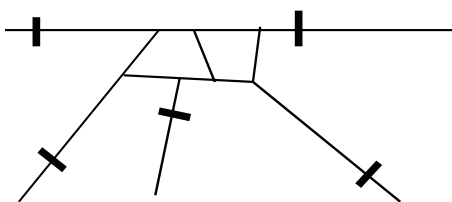
Figur 5 - Bomstasjon på vegstrekning – strekningsbaserte bomstasjoner

Bomringer og sonesystemer

En bomring er en serie bomstasjoner plassert rundt et byområde på en slik måte at det ikke er mulig å passere gjennom ringen uten å betale. Som oftest betales bare i en retning, for eksempel inn mot sentrum, og avgiften er ikke knyttet opp til kjørt distanse.

Bomringer kan også bestå av flere ringer, det vil si indre og ytre ring, med ulike takster. Bomringer kombineres også ofte med ulike trafikkregulerende løsninger som for eksempel tidsdifferensierte takster.

Det kan være en utfordring å finne en plassering av bomstasjonene som oppleves som en rettferdig belastning på alle trafikanter i området. For å begrense den økonomiske belastningen på trafikanter med mange bompasseringer er det vanlig å praktisere timesregel og/eller passeringstak, ref. kapittel 6.3.6.



Figur 6 - Bomring

7.2.3 Krav basert på lovgivning, vedtak og avtaler

7.2.3.1 Lover og forskrifter

Utover hjemmel for innkreving og bruk av bompenger gitt i veglova § 27 (se kapittel 1.1.2) er følgende stortingsmeldinger og forskrifter relevante for innkrevingssystemet. Vedlegg 4: Kilder og grunnlagsdokumenter

Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei – Reformen i veisektoren

Meldingen skisserer flere tiltak med etablering av fem bompengeselskap, utskilling av utstederrollen og revisjon av takstretningslinjene som de viktigste endringene.

Forskrift 27. januar 2023 om betaling av bompenger på offentlig veg.

Betalingsforskriften regulerer at det skal betales bompenger ved passering i bomstasjon og hvem som har betalingsansvar. For brukere som har inngått brukeravtale med en utsteder, gjelder de generelle betingelsene i denne avtalen. For kjøretøy uten brukeravtale sendes faktura til registrert eier av kjøretøyet. Ved inngått brukeravtale med en AutoPASS-utsteder gjelder Forskrift 14. desember 2018 nr. 1917, § 15 og §19.

Forskrift 14. desember 2018 om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)

Formålet med denne forskriften er å regulere utstedervirksomhet for bompenger på det offentlige vegnettet i Norge. Forskriften danner også et rammeverk for elektronisk billettering gjennom AutoPASS Samvirke i offentlig ferjedrift. Forskriften inkorporerer de krav som er satt i EETS-direktivet (European Electronic Tolling Service). Dette er krav som angir prinsippene for europeisk interoperabilitet.

Forskrift 14. juni 2013 om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg

Forskriften er en innarbeidelse av Direktiv 1999/62/EF av 17. juni 1999 «Eurovignett-direktivet» (og senere tillegg) om avgifter på tunge lastebiler. Forskriften gir blant annet føringer for fastsettelse av takster og rabatter, miljødifferensiering og rapportering.

Forskrift 10. oktober 2014 om krav til elektronisk brikke i motorvogner over 3500 kg.

Alle norske og utenlandske motorvogner med tillatt totalvekt over 3500 kg registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller som på annen måte benyttes i næringsvirksomhet, skal ved all kjøring på offentlig veg være utstyrt med gyldig bombrikke knyttet til gyldig avtale for betaling av bompenger i Norge.

7.2.3.2 Avtaler

Utover bompengavtalen, prosjektavtalen og finansieringsavtalen som er beskrevet i kapittel 4.5, er følgende avtaler relevante for innkreving av bompenger:

Utstederavtalen

AutoPASS-utstedere må inngå utstederavtaler med alle norske operatører i AutoPASS Samvirke.

Brukeravtalen

Brukeravtalen er de betingelsene som gjelder mellom en bruker og en utsteder. For utstedere med tillatelse til å drive utstedervirksomhet etter utstederforskriftens §§ 21 og 22 vil avtalen mellom brukere og utstedere i hovedsak bestemmes av utsteder, innenfor kravene som er fastsatt i utstederforskriftens § 15 Brukeravtale.

7.2.4 Standarder for innkrevningssystemet

Det er utarbeidet flere internasjonale standarder for bompenginnkreving av CEN (The European Committee for Standardization) og ISO (International Standardisation Organisation). De viktigste er:

- ISO 17573 Electronic fee collection - System architecture for vehicle-related tolling (som definerer rollemodellen med samspillet mellom operatør, utsteder, bilist/avtaleinnehaver og et samordningsorgan)

- ISO 12855 Electronic fee collection - Information exchange between service provision and toll charging
- EN 15509 Electronic fee collection - Interoperability application profile for DSRC (beskriver kommunikasjon mellom brikke og vegkantutstyr)
- ISO 14906 Electronic fee collection - Application interface definition for dedicated short-range communication
- ISO 19299 Electronic Fee Collection – Security framework

7.2.5 Krav til funksjonalitet

Vegdirektoratet har ansvaret for å definere grensesnitt og overordnede krav til funksjonalitet som gjelder for systemer hos bompengeselskapene (vegkantutstyr og operatørløsning) og utsteder (sentralsystem og brikker) som ligger til grunn for interoperabilitet mellom selskapene og overfor utlandet. Det er obligatorisk for bompengeselskapene og utstederne å følge disse kravene. Kravene er tilgjengelig på www.autopass.no.

7.2.6 Andre krav

7.2.6.1 Områdeerklæring

Områdeerklæringen for AutoPASS Samvirke følger krav angitt i utstederforskriften § 30.

Dokumentet er rettet mot selskap som ønsker å søke om å bli AutoPASS-utsteder, jf. utstederforskriftens §§ 21 og 22. Dokumentet er også rettet mot selskap som ønsker å søke Vegdirektoratet om å bli godkjent som EETS-utsteder, jf. utstederforskriftens § 24. Dokumentet fungerer også som en oversikt over de til enhver tid gjeldende kravene rettet mot operatører og utstedere i AutoPASS Samvirke.

Områdeerklæringen som blant annet inneholder informasjon om søkeprosess for å bli AutoPASS-utsteder er tilgjengelig på autopass.no.

7.2.6.2 Takstretningslinjer

Innkrevningssystemet må kunne kreve inn avgift fra den enkelte bruker i henhold til de takster som gjelder for det enkelte bompengeprojekt, jf. kapittel 6 og Vedlegg 3: Takstretningslinjer.

7.2.6.3 Personvern

Personopplysningsloven av 2018 (GDPR – General Data Protection Regulation) gjelder i hele EU/EØS og for alle som handler med EU. Et vesentlig aspekt er at trafikantene har krav på beskyttelse av sine personopplysninger, som per definisjon er enhver opplysning om en identifisert eller identifiserbar fysisk person. GDPR kan sammenfattes i følgende:

- Dataminimalisering - det skal være et forretningsmessig behov for å registrere persondata, og slike data skal slettes så snart dette behovet ikke lenger er til stede
- Sikre at persondata lagres og deles sikkert
- Gi den registrerte bedre kontroll over egne opplysninger

I forbindelse med at GDPR trådte i kraft, bortfalt kravet om meldeplikt og konsesjon fra Datatilsynet om opprettelse av personregister og lagring av passeringsdata i et sentralsystem for elektronisk innkreving. I stedet er det den behandlingsansvarlige selv som må vurdere om det finnes behandlingsgrunnlag og om man oppfyller alle pliktene knyttet til behandlingen.

GDPR/personvern er et omfattende tema som griper inn i mange av forretningsprosessene for innkrevingsvirksomheten. GDPR pålegger alle virksomheter som behandler persondata en rekke plikter. På Datatilsynets nettside finnes en nærmere beskrivelse av alle disse pliktene.

Personopplysningsloven stiller krav om at databehandlingsansvarlige selskap skal gjøre seg kjent med loven, og selskapet må kunne dokumentere sine interne rutiner med hensyn til saksbehandling og sikkerhet. Datatilsynet skal kontrollere etterlevelse av regelverket gjennom tilsyn, og det er betydelige økonomiske sanksjoner ved mislighold.

7.2.6.4 Innsyn i passeringsdata for eksterne aktører

Det foreligger ikke hjemmel til å gi innsyn i registrerte passeringer i bomsnitt til eksterne aktører. Unntak for dette gjelder enkelte offentlige instanser. Politiet har hjemmel for innsyn i registrerte passeringer i bomsnitt i straffeprosessloven kapittel 16 om beslag og utleveringspålegg. Innsyn i bompasseringer som kan brukes til overvåkningsformål faller utenfor straffeprosesslovens bestemmelser. Dette kan for eksempel være innsyn i alle bompasseringer i et bomsnitt over en lang tidsperiode. Slikt innsyn skal ikke gis.

7.3 Beskrivelse av innkrevingssystemet – AutoPASS

7.3.1 Grunnprinsipper

Bomstasjoner i Norge er basert på AutoPASS-systemet. Innkrevingsystemet fungerer i hovedsak slik:

Brukere med avtale/brikke:

1. Bruker inngår brukeravtale med en utsteder, mottar brikke og fester denne i kjøretøyets frontvindu.
2. Kjøretøyet passerer innkrevingspunktet hvor teknisk utstyr (kamera og/eller brikkeleser) registrerer passeringen.
3. Hvis passeringen kan knyttes til en gyldig avtale sendes transaksjonen til utsteder som fakturerer brukeren.

Alle brukeravtaler med en AutoPASS-utsteder gir brukerne fordel av en generell brikkerabatt for takstgruppe 1. I tillegg kan brukeravtalen gi fordel i form av andre rabatter, jf. takstretningslinjene. Med en brukeravtale kan bruker følge med på sine passeringer og motta en samlet faktura for passeringer i alle AutoPASS-anlegg.

For næringskjøretøy i takstgruppe 2 er det obligatorisk med brikke i Norge.

Betaling skjer etterskuddsvis.

Brukere uten avtale/brikke:

Hvis det ikke registreres en gyldig avtale, registreres kjøretøyets registreringsnummer ved hjelp av bilde og bompengeselskapet fakturerer kjøretøyets eier.

Innkrevning av bompenger fra utenlandske kjøretøy

En rekke utenlandske kjøretøy som kommer til Norge vil allerede være utstyrt med brikke fra utstedere som er godkjent i Norge og vil da behandles på samme måte som norske brukere. Det er obligatorisk med brikke for tunge kjøretøy over 3500 kg brukt i næring. Hvis slike kjøretøy ikke allerede er utstyrt med en godkjent brikke må de anskaffe en slik ved kryssing av grensen inn i Norge.

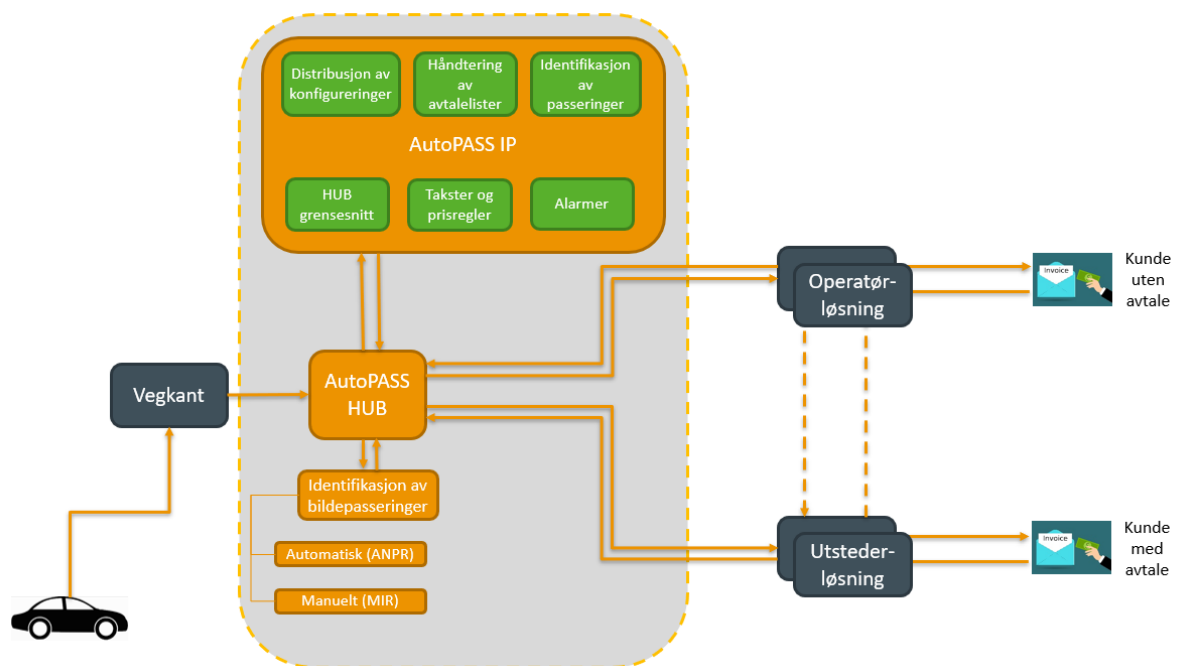
Utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 uten brikke vil, på samme måte som for norske kjøretøy uten brikke, identifiseres via bilderegistering. Innkrevingen fra utenlandske kjøretøy uten avtale/brikke foretas av bompengeselskapene.

7.3.2 Delsystemer, arkitektur og samspill

Som det framgår i kapittel 7.2.1 er det Vegdirektoratet som fastsetter funksjonalitet ved det tekniske utstyrets som skal inngå i AutoPASS Samvirke. Innkrevingsystemet består av følgende ulike hoveddeler med ulike ansvarsforhold:

- Systemer som er felles for alle AutoPASS-anlegg (AutoPASS kjerne og tilstøtende systemer i verdikjeden¹). Her inngår AutoPASS IP (Identifikasjon og Prising), og AutoPASS HUB (sentral for datautveksling).
- AutoPASS Image DB. Bildedatabase leverer tjenester for å nå bilder som er samlet fra vegkant og skal gjenkjenne kjøretøydta
- Systemer for operatørfunksjoner, det vil si vegkantanlegg og operatørløsninger
- Utstederløsninger

Figur 7 - Forenklet systemarkitektur i ny løsning
Figur 7 viser overordnet arkitektur med systemene og grensesnittene som inngår i løsningen, inkludert hvilke moduler/funksjoner som AutoPASS IP inneholder.



Figur 7 - Forenklet systemarkitektur i ny løsning

Virkemåte og overordnet dataflyt kan på en forenklet måte beskrives slik:

- Utsteder(e) sender oversikt over gyldige brikkenumre til AutoPASS IP, som sammenstiller oversikt. Oversikten sendes så til veikant via HUBen.
- Passeringer registreres i vegkant og sendes ved bruk av AutoPASS HUB til AutoPASS IP. Her blir passeringene identifisert (brikke og/eller registreringsnummer) og priset. Fra AutoPASS IP blir brikkepasseringer sendt til riktig utsteder for innkreving fra bruker og til riktig operatør som kvittering på passering, mens bildepasseringer kun sendes til operatør for innkreving fra bruker.
- All ordinær utveksling av data skjer gjennom AutoPASS HUB.

¹ Foruten applikasjonene AutoPASS IP, AutoPASS HUB, består AutoPASS Kjerne av AutoPASS Image DB og ANPR/MIR (automatisk kjennetegnregistrering/manual bilde registrering). Disse applikasjonene kjører på AutoPASS OPS-plattformen som leverer server-og plattformtjenester. Tilstøtende systemer er f.eks. veikant (bomstasjoner), utstederløsninger og ferjesamband godkjent som operatør i AutoPASS Samvirket.

7.3.3 Bomstasjoner – Plassering, utforming og skilting

Det benyttes automatiske bomstasjoner i Norge. Slike bomstasjoner er enkle og krever ikke mye areal ut over vegarealet, men det er en del forhold som må vurderes når de skal plasseres. Følgende retningslinjer bør tas i betraktning ved plassering og utforming av bomstasjoner:

Nytteprinsipp og hensyn til brukere

- Først og fremst skal nytteprinsippet legges til grunn, ref. kapittel 1.1.4. For bomringer gjelder et utvidet nytteprinsipp. Bomstasjoner kan derfor ofte plasseres andre steder enn der tiltakene gjennomføres.
- Den enkelte bomstasjon bør i størst mulig utstrekning plasseres slik at lokalsamfunn ikke blir delt av bomsnittet, da en slik deling kan medføre at trafikantene oppfatter plasseringen som ekstra urimelig.
- En bomstasjon bør helst ikke plasseres i en envegskjørt gate, eller tovegsgate med fysisk midtdeler hvor mange trafikanter har sin bolig eller annet reisemål (arbeid, skole, forretning).
- Bomstasjoner bør plasseres slik at uønskede trafikale virkninger unngås.

Hindre mulighet for sniking

- Ved planlegging av plassering av en bomstasjon må hele det tilstøtende området vurderes med hensyn på muligheter for betalingsunndragelse (sniking).

Trafikksikkerhet

- Selv om det er montert kameraer som fanger opp trafikanter som prøver å unngå å betale ved å passere en bomstasjon i motsatt rettet kjørefelt, vil det erfaringsmessig alltid være noen som prøver denne formen for sniking. Bomstasjoner bør derfor plasseres på oversiktlige steder, slik at eventuell kjøring mot kjøreretningen ikke lett kan føre til farlige situasjoner.
- Bomstasjoner bør ikke plasseres nær kryss hvor det blir mye annen skilting og forhold som krever trafikantenes oppmerksomhet.

Praktiske hensyn

- Framføring av strøm og kommunikasjonslinjer kan være en stor utfordring utenfor bebygd område. Det må derfor sjekkes at planlagt plassering ligger i rimelig nærhet til strømkilder og kommunikasjonsnett.
- Selv om en bomstasjon krever relativt lite areal utenfor offentlig veggrunn, så krever den noe areal til plassering av portaler/stolper, teknisk bod/skap og eventuelt plass for henstilling av kjøretøyer ved teknisk service.
- Bomstasjoner bør normalt heller ikke plasseres i tunnel. Årsaken er forsterket behov for vedlikehold av innkrevingsutstyret.

Hensyn til plan- og bygningsloven mm

- Plassering av bomstasjoner må vurderes i forhold til reglene i plan- og bygningsloven, og som en del av den ordinære vegplanleggingen gjennom reguleringsplaner, byggeplaner og anbudsgrunnlag. Det er opp til kommunene selv å vurdere om behov for areal knyttet til bomstasjoner må gjennomgå en reguleringsplan eller fremmes som en byggesak.

Skilting i tilknytning til bomstasjoner henvises til skiltmal i Vedlegg 6: Skilting i bomstasjoner. Skiltmyndighet for det aktuelle bompengeprojektet utarbeider skiltplan.

7.3.4 Informasjon til brukerne

Før åpning

Bompengeselskapet er ansvarlig for informasjon og kommunikasjon om oppstart av bompengeinnkrevingen. Ved opprettelsen av nye bomstasjoner skal det utarbeides en informasjonsstrategi for trafikantene. I tillegg skal det lages en kommunikasjonsplan og produseres nødvendig informasjonsmateriell.

Driftsfasen

Under drift av et bompengeanlegg kan brukerne informeres på følgende måter:

- Informasjonsskilt inkludert takster og merket med AutoPASS-logo (ikke lenger et krav i byområder, ref. Vedlegg 6: Skilting i bomstasjoner)
- Trafikantene kan kontakte bompengeselskapet eller sin utsteder.
- Takstendringer skal kunngjøres gjennom media og bompengeselskapets hjemmeside senest fire uker før endringen trer i kraft.

I forbindelse med avvikling

Når et bompengeanlegg avvikles må brukerne informeres. Dette kan gjøres på følgende måter:

- Forhåndsinformasjon gjennom lokale media (for eksempel annonser og omtale i aviser)
- I forbindelse med avvikling skal det fra første stund gis klart og tydelig signal for alle passerende kjøretøy om at innkreving er stoppet, noe som kan inkludere demonterte/tildekkede skilt.

7.4 Anskaffelse, drift og avvikling

7.4.1 Anskaffelse og idriftsetting

7.4.1.1 Nasjonal kjerneløsning

Statens vegvesen v/Transport og samfunn har ansvar for å utvikle og forvalte kjerneløsningen i AutoPASS. Kjerneløsningen omfatter sentralt innkrevingssystem som er felles for alle aktørene i AutoPASS Samvirket, blant annet AutoPASS HUB, AutoPASS IP og kommunikasjonsnettverket til bomstasjonene.

Anskaffelse og drift finansieres med bompenger og utviklingen av ovennevnte utstyr skjer i nært samarbeid med bompengeselskapene.

7.4.1.2 Innkrevingssystem hos bompengeselskapet

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.

Vegkantutstyr

Anskaffelse av vegkantutstyret må tilfredsstille Vegdirektoratets fastsatte krav til det tekniske utstyret.

Operatørløsning

Operatørløsning er betegnelsen på det administrative systemet et bompengeselskap må ha for å kreve inn bompenger fra bilister som ikke har gyldig brukeraftale med en utsteder. Operatørløsning skal også føre statistikk over alle passeringer som foregår gjennom de bomstasjonene som bompengeselskapet har ansvar for.

Igangsetting

Tidspunkt for potensiell igangsetting av innkrevingssystemet avtales mellom oppdragsgiver og

bompengeselskapet etter bestemmelser i finansieringsavtalen. Endelig tidspunkt fastsettes av bompengeselskapet når vegkantutstyret er klart for idriftsettelse.

7.4.1.3 Innkrevingsutstyr hos utstederen

Innkrevingsutstyr hos utsteder inkluderer sentralsystem og brikker som utsteder distribuerer til sine kunder. Utover å sette krav til utstyrets funksjonalitet, grensesnitt i sentralsystem og brikker stiller bompengeselskapene/Vegdirektoratet ingen ytterligere krav til dette utstyret.

7.4.2 Administrasjon og drift

7.4.2.1 Generelt

De aktørene som har ansvaret for anskaffelse av sine respektive deler av innkrevingsutstyret, har også ansvar for administrasjon og drift av disse.

Bompengeselskapet er praktisk og økonomisk ansvarlig for all drift og vedlikehold av sin del av innkrevingsystemet, inklusive datautstyr, programvare og utstyr i bomstasjonene.

Oppdragsgiver har ansvar for drift og vedlikehold av vegsystemet i bomstasjonsområdet, og i samme omfang som for vegsystemet utenfor området. Hvis ikke annet blir avtalt gjelder dette vedlikehold av trafiksikkerhetsinnretninger, skilt, vegoppmerking og annet trafikkteknisk utstyr som er montert på eller ved vegen som følge av bompengenneinnkrevingen.

Kostnadene for slikt vedlikehold skal dekkes av bompengeselskapet.

Det er bompengeselskapets ansvar å melde om behov for endringer på skilt på grunn av for eksempel takstøkninger. Utgiftene dekkes med bompengemidler. Skiltmyndighet på vegstrekningen er ansvarlig for å utføre slike endringer. Skiltmyndighet avhenger av om det er riks-, fylkes- eller kommunal veg. Partene må holde hverandre oppdatert om forhold som påvirker skiltingen, for å sikre at skiltet blir endret samtidig som nye takster blir gjeldende.

7.4.2.2 Endringer i innkrevingsystemet

Endringer som ikke er konsistent med de overordnede funksjonskravene og/eller forandrer innkrevingsystemets utforming og virkemåte overfor trafikantene, skal alltid godkjennes av Vegdirektoratet.

Både Vegdirektoratet og bompengeselskapet kan ta initiativ til å få utført utskiftinger og endringer i innkrevingsystemet. AutoPASS Forum vil behandle slike endringsforslag.

7.4.2.3 Ansvar ved avbrudd og andre avvik i innkrevingen

Ansvar ved tap av inntekt på grunn av ulike forhold ved veginfrastrukturen eller feil i innkrevingsystemet er beskrevet i kapittel 6 i Finansieringsavtalen.

7.4.2.4 Krav til rapportering og kontroll

Utover rapporteringskravene gitt i kapittel 4.6 vil Vegdirektoratet stille krav knyttet til bompengeselskapenes driftsrapportering som vil kunne omfatte følgende:

- Periodiske driftsrapporter
- Periodiske rapporter knyttet til avtalte kvalitetsindikatorer
- Det vil i noen tilfeller stilles krav om ad hoc rapportering. Dette kan for eksempel gjelde ved forespørsler om spesifikk informasjon fra Samferdselsdepartementet eller annen myndighet, eller for å analysere feilsituasjoner eller utviklingstrender av felles interesse.

Det arbeides med at deler av dette skal rapporteres automatisk.

7.4.2.5 Klager fra brukere

I saker hvor bompengeselskapet fatter enkeltvedtak må klage sendes skriftlig til bompengeselskapet. Dette gjelder for eksempel dersom bompengeselskapet har avslått søknad om fritak for bompenger etter fritaksordningen. Dersom bruker ikke får medhold og ønsker å opprettholde klagen, er neste klageinstans Vegdirektoratet. Bompengeselskapet skal sende klagen, med sin innstilling til Vegdirektoratet.

7.4.3 Avvikling

Når et bompengeanlegg avvikles er det flere forhold rundt innkrevingssystemet som det må tas hensyn til. Det viktigste her er:

- Leverandører av vegkantutstyr, kjerneløsningen og andre relevante aktører må varsles i avtalt tid på forhånd, slik at de kan forberede systemteknisk avslutning inkludert stopp i innlesing av passeringer.
- Brukerne/bilistene må informeres, ref. kapittel 7.3.4.
- Arbeidet og kostnader til avvikling og nedmontering av vegkantutstyret ved avslutning av bompenginnkrevningen, skal følge ansvarsfordelingen mellom bompengeselskapet og oppdragsgiver som fastsatt i finansieringsavtalen med vedlegg.
- Endelig demontering og opprydding av alt utstyr på innkrevingspunktet må planlegges og gjennomføres innen rimelig tid etter at innkrevningen er stanset.
- Når innkrevningen stanser må bompengeselskapet fakturere/behandle ferdig alle passeringer inkludert purringer. Inkassokrav må overføres/selges.

Bokføringsloven setter krav til oppbevaring av en del spesifiserte regnskapsdata, inkludert alle passeringer og fakturaer i fem år. Disse skal oppbevares i søkbar form. Dersom ikke sentralsystemet er tilgjengelig i denne perioden må selskapet ha en strategi for hvordan nødvendige data trekkes ut, overføres til et søkbart medium og oppbevares. Se for øvrig kapittel 5 om avvikling for en nærmere beskrivelse av denne problemstillingen.

8 Andre forhold

8.1 Ferjeavløsningsprosjekter

Med ferjeavløsningsprosjekter menes vegprosjekter som avløser hele eller deler av et ferjesamband. For noen punkter i prosjekt- og/eller finansieringsavtale må avtaleteksten for slike prosjekter vurderes spesielt.

Det praktiseres tre ulike innkrevingsperioder for slike prosjekter:

- **Forhåndsinnkreving:** Innkreving på ferja når det foreligger stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet, det vil si før bygging av prosjektet
- **Parallellinnkreving:** Innkreving på ferjesambandet under bygging av ferjeavløsningsprosjektet
- **Etterskuddsinnkreving:** Innkreving på veg/bruprosjektet etter vegåpning

Innkreving av bompenger i ferjesambandet skal foretas som et tillegg til ferjebilletten.

8.2 Innsparte ferjetilskudd

Det er etablert ordninger med alternativ bruk av ferjetilskudd ved ferjeavløsningsprosjekter for henholdsvis riks- og fylkesveger.

Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for fylkesvegferjer legger til rette for at fylkeskommunene kan delfinansiere slike prosjekter med midlene de får for ferjesambandet gjennom utgiftsutjevningen i inntektssystemet. Ordningen er nærmere beskrevet i Prop. 105 S (2019-2020) Kommuneproposisjonen 2021. Oppdaterte retningslinjer med detaljert omtale av søknadsprosessen finnes på nettsidene til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet («Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer»).

For riksveger er den nåværende ferjeavløsningsordningen knyttet til kostnadene ved statens kjøp av ferjetjenester i det aktuelle ferjesambandet.

Gjeldende rammer for den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd følger av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, Prop. 19 S (2015– 2016) Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet og Prop. 1 S (2016-2017).

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. Beregningsperioden som det skal regnes innsparing for, er satt til maksimalt 40 år.

Vedlegg 1: Vedlegg 4 til prosjektavtalen

Fordeling av ansvar ved etablering, anskaffelse, montering, drift, vedlikehold og avvikling av vegkantutstyr

1. Hensikt og definisjoner

Dette vedlegget fordeler ansvar ved etablering og anskaffelse av vegkantutstyr. Med vegkantutstyr menes i dette dokumentet «den samlede pakken av portaler, antenner, kameraer, kommunikasjonsutstyr mv. som brukes for å registrere passeringer med og uten brikke i hvert bomsnitt», i henhold til Samferdselsdepartementets brev av 17.03.2017.

2. Oppdragsgivers ansvar

Oppdragsgiver skal etter finansieringsavtalen ha følgende ansvar:

- Grunnerverv for bod/skap og portaler.
- Planlegging av bomstasjonen, plassering, tilrettelegging mot andre prosjekt.
- Fysisk tilrettelegging (grunnarbeid, trekkekummer, trekkerør og andre kabelfremføringer, skilting etc.).
- Etablering av strøm frem til koblingsskap ved bod/skap, samt adkomst og angivelse av parkeringsmulighet for servicebil ved boden.
- Etablering av datakommunikasjon frem til og med tilkoblingspunkt i skap/bod.
- Etablering av fundamenter
- Etablering av tekniske boder. Etter avtale med Selskapet kan tekniske skap benyttes ved plassbegrensning.
- Skilting av bompenggeområdet etter den til enhver tid gjeldende Mal for skilting i automatiske bomstasjoner.

Oppdragiver etter finansieringsavtalen har ansvar for dialog med Selskapet for fastsettelse av grensesnitt for prosjektet og fremdriftsplan, slik at fysisk utforming er tilpasset behovet, herunder innkrevingsutstyr, bod/skap, portal/er, oversiktstegninger, snitt-tegninger samt koordinering mellom aktørene, internkontroll og HMS før montering av innkrevingsutstyr på vegkant. I driftsfasen har Oppdragsgiver ansvar for å foreta nødvendige oppdatering av takstskilt etter bestilling fra Selskapet.

3. Selskapets ansvar

Selskapet skal etter finansieringsavtalen ha følgende ansvar:

- Tekniske skap og portaler (inklusive festebolter)
- Anskaffelse av innkrevingsutstyr inkludert montering og testing
- HMS, arbeidsvarsling ved montering og testing
- Utarbeidelse av testrapporter og dokumentasjon av installasjonen
- All kabling fra skap til innkrevingsutstyr, herunder all tetting av rørgjennomføringer
- Tilknytning til bomstasjonsnettverket
- Tilknytning av strøm.
- Ansvar for grensesnitt mellom ulike aktører ved montering og etablering av innkrevingsutstyr

- Bestille endringer av takstskilt til Oppdragsgiver så snart takstmyndigheten har fastsatt nye takster.

4. Kostnader

Partene dekker sine direkte kostnader knyttet til respektive ansvarsområder.

5. Utføring av arbeidene

Arbeidet skal utføres av den som har ansvaret, jfr. Pkt. 2 og 3.

6. Vedlikehold og oppgradering av vegkantutstyr

Selskapet skal gjennom vedlegg til finansieringsavtalen sikres nødvendig tilgang til bomstasjonsområdet for vedlikehold og oppgradering av vegkantutstyr.

7. Avvikling og nedmontering

Arbeidet og kostnader til avvikling og nedmontering av vegkantutstyret ved avslutning av bompengeneinnkrevingen skal følger samme ansvarsfordeling som fastsatt i pkt. 2 og 3.

8. Kommunikasjon og varslinger

Partene skal ha jevnlig prosjektmøter for å koordinere fremdrift og håndtere avklaringer.

Vedlegg 2: Vedlegg 5 til finansieringsavtalen

Fordeling av ansvar, rettigheter og plikter tilknyttet etablering, anskaffelse, montering, drift og avvikling av vegkantutstyr

1. Hensikt og definisjoner

Dette vedlegget fastsetter nærmere bestemmelser for fordelingen av ansvar, rettigheter og plikter mellom Selskapet og Oppdragsgiver i forbindelse med etablering, anskaffelse, montering og drift av vegkantutstyr. Med vegkantutstyr menes i dette dokumentet «*den samlede pakken av portaler, antenner, kameraer, kommunikasjonsutstyr mv. som brukes for å registrere passeringer med og uten brikke i hvert bomsnitt*», i henhold til brev av 17.03.2017 fra Samferdselsdepartementet.

2. Oppdragsgivers ansvar

Oppdragsgiver har ansvar for:

- Grunnerverv for bod/skap og portaler.
- Planlegging av bomstasjonen, plassering, tilrettelegging mot andre prosjekt.
- Fysisk tilrettelegging (grunnarbeid, trekkekummer, trekkerør og andre kabelfremføringer, skilting etc.).
- Etablering av strøm frem til koblingsskap ved bod/skap, samt adkomst og angivelse av parkeringsmulighet for servicebil ved boden.
- Etablering av datakommunikasjon frem til og med tilkoblingspunkt i skap/bod.
- Etablering av fundamenter
- Etablering av tekniske boder. Etter avtale med Selskapet kan tekniske skap benyttes ved plassbegrensning.
- Skilting av bompenggeområdet etter den til enhver tid gjeldende Mal for skilting i automatiske bomstasjoner, herunder endringer av takster i løpet av innkrevingsperioden.

3. Selskapets ansvar

Selskapet har ansvar for:

- Tekniske bod/skap og portaler (inklusive festebolter)
- Anskaffelse av innkrevingsutstyr inkludert montering og testing
- HMS, arbeidsvarsling ved montering og testing
- Utarbeidelse av testrapporter og dokumentasjon av installasjonen
- All kabling fra skap til innkrevingsutstyr, herunder all tetting av rørgjennomføringer
- Tilknytning til bomstasjonsnettverket
- Tilknytning av strøm.
- Ansvar for grensesnitt mellom ulike aktører ved montering og etablering av innkrevingsutstyr
- Bestille endringer av takstskilt til Oppdragsgiver så snart takstmyndigheten har fastsatt nye takster.

4. Kostnader tilknyttet anskaffelsene

Partene dekker sine direkte kostnader knyttet til respektive ansvarsområder.

5. Utføring av arbeidene

Arbeidet skal utføres av den som har ansvaret, jfr. Pkt. 2 og 3.

6. Vedlikehold og oppgradering av vegkantutstyr

Selskapet skal ha nødvendig tilgang til veginfrastrukturen for vedlikehold og oppgradering av vegkantutstyret i løpet av innkrevingsperioden. Behovet for tilgang og tidspunkt for dette avtales nærmere mellom partene ved behov.

7. Avvikling og nedmontering

Arbeidet og kostnader til avvikling og nedmontering av vegkantutstyret ved avslutning av bompengereinnkrevningen skal følger samme ansvarsfordeling som fastsatt i pkt. 2 og 3.

8. Kommunikasjon og varslinger

Oppdragsgiver har ansvar for dialog med Selskapet for fastsettelse av grensesnitt for prosjektet og fremdriftsplan, slik at fysisk utforming etter pkt. 2 er tilpasset Selskapets behov, herunder innkrevingsutstyr, bod/skap, portal/er, oversiktstegninger, snitttegninger samt koordinering mellom aktørene, internkontroll og HMS før montering av innkrevingsutstyr på vegkant.

Oppdragsgiver har ansvaret for gjennomføring av prosjektmøter. Partene skal ha (jevnlige) prosjektmøter [*konkretisering av møteaktivitet*] for å koordinere fremdrift og håndtere avklaringer.

Oppdragsgiver er pliktig til å varsle Selskapet snarlig ved endringer i framdriftsplanen.

Selskapet er pliktig til å varsle Oppdragsgiver snarlig ved planer for vedlikehold og oppgradering av utstyr som får konsekvenser for Oppdragsgivers drift. Partene skal sammen legge en plan for dette arbeidet.

[Merknad: I dette punktet kan det tas særlige hensyn som allerede er kjent ved avtaleinngåelsestidspunktet.]

9. Henvendelser

Alle henvendelser vedrørende anskaffelse, montering og drift av vegkantutstyr rettes til:

Hos Selskapet

Navn:

Stilling:

Telefon:

E-post:

Hos Oppdragsgiver

Navn:

Stilling:

Telefon:

E-post:

Takstretningslinjer for bompengeprojekt på offentlig veg

Retningslinjer

Fastsatt i Vegdirektoratet november 2023

Takstretningslinjer for bompengeneinnkreving på offentlig veg

A Innledning

1. Formål

Formålet med takstretningslinjene er å fastsette rammene for takst- og rabattstrukturen for motoriserte kjøretøy ved bompengeneinnkreving på offentlig veg, jf. veglova § 27.

2. Myndighet

Samferdselsdepartementet har fra 1.3.1991 delegert takstmyndighet etter veglova § 27 til Statens vegvesen Vegdirektoratet².

Takstmyndigheten har myndighet til å fatte takstvedtak etter takstretningslinjene.

Bompengeselskapene har myndighet til å fatte vedtak om fritak i samsvar med gjeldende takstvedtak^{3 4}.

I strekningsvise bompengeprojekt som er vedtatt av Stortinget er det forbeholdt bompengeselskap, garantister og takstmyndighet å beslutte endring i takstene⁵.

Takstretningslinjene gjelder fra den dato de er fastsatt. Det henvises til Veileder for bompengeprojekt for tolkning og praksis av takstretningslinjene.

3. Begrepsavklaring

² Brev av 05.02.91 fra Samferdselsdepartementet «Delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprojekter fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet».

³ Brev av 21.04.92 fra Samferdselsdepartementet «Om takstretningslinjer for bompengeprojekter».

⁴ Brev av 18.01.95 fra Samferdselsdepartementet om bl.a. delegering av myndighet til godkjenning av passeringstak.

⁵ Prop. 1 S (2023–2024) Samferdselsdepartementet.

Bomring er bomstasjoner plassert rundt et byområde på en slik måte at det ikke er mulig å passere gjennom ringen uten å betale. Bomringer kan også bestå av flere ringer, og ringene kan ha ulike takster.

Bomsnitt er et begrep som benyttes for det sted man passerer som utløser krav om betaling av bompenger. Bomsnittet kan omfatte en eller flere bomstasjoner.

Brikke: Elektronisk brikke identifiserer kjøretøy som har brukeravtale fra AutoPASS-utsteder.

Brukeravtale: Avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder bruk av brikke for betaling av bompenger.

Gjennomsnittstakst: Gjennomsnittlig inntekt per 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.

Grunntakster: Den taksten som gjelder per takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle rabatter og fritak.

Bomstasjon: Et punkt på offentlig veg som ved passering utløser krav om betaling av bompenger. Ferje som inngår i det offentlige vegsystemet, kan benyttes som innkrevpunkt.

Nullutslippskjøretøy: Elbiler og hydrogenbiler⁶.

Nytteprinsippet: Den som betaler bompenger skal ha nytte av bompengeprojektet, og den som har nytte av prosjektet, skal betale bompenger.

Enkeltprosjekter (strekningvis prosjekter): Et bompengenneinnkrevpingsprosjekt som kun skal finansiere ett strekningvis utbyggingsprosjekt.

B Innkreving

4. Innkrevingssystem

Det benyttes automatiske bomstasjoner for innkreving av bompenger på det offentlige vegnettet i Norge. Ved passering av bomstasjon registreres kjøretøy ved bruk av brikke og bilde. Gyldig avtale og bruk av brikke er obligatorisk på hele det norske offentlige vegnettet for de fleste norske og utenlandske kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg⁷.

Ved innkreving av bompenger på ferjer betales bompengene som et tillegg til eventuell ordinær ferjebillett.

5. Betalingsplikt

Betalingsplikt følger av Forskrift 27. januar 2023 nr. 105 om betaling av bompenger på offentlig veg (betalingsforskriften). Hvem som har ansvaret for å betale bompenger følger av forskriftens § 4⁸.

⁶ Prop. 87 S (2017-2018) Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar.

⁷ Forskrift om krav til bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvognar over 3 500 kg. (FOR-2014-10-10-1276).

⁸ Forskrift om betaling av bompenger (FOR-2023-01-27-105).

C Takststruktur

6. Takstgrupper

Følgende takstgrupper gjelder i norske bompengeanlegg⁹:

- Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg.
- Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg.

7. Miljødifferensierte takster - takstklasser

I byområder kan bompengetakstene fastsettes på bakgrunn av kjøretøyets miljøklasse¹⁰. Følgende takstklasser legges til grunn for takstdifferensiering innenfor takstgruppene:

Takstgruppe 1

- Andre drivstofftyper (bensin, gass, etanol, etc.)
- Diesel
- Ladbar hybrid
- Nullutslipp

Takstgruppe 2

- Euroklasse (Euro VI og Pre-Euro VI)
- Gass
- Ladbar hybrid
- Nullutslipp

Gass: Takstklasse gass gjelder alle gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2, med unntak av kjøretøy som er registrert med kode 6 (hydrogen) i Autosys¹¹.

Nullutslipp: Det er åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere takstene innenfor takstklassen nullutslippskjøretøy. Takstklassen nullutslipp kan deles i underklasser. Bruk av takstklasser og eventuelle underklasser tilpasses det enkelte bompengeprojektet. Kjøretøyene som gis takst etter en underklasse må kunne identifiseres i Autosys.¹²

Nullutslippskjøretøy skal ikke betale mer enn 70 prosent av takstklasse bensin/Euro VI for henholdsvis takstgruppe 1 og 2.¹³

I bypakker med miljødifferensierte takster er det ikke krav om elektronisk brikke og gyldig avtale for å bli klassifisert som nullutslippskjøretøy.

⁹ Prop 1 S Tillegg 2 (2015 – 2016) For budsjettåret 2016 — Endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv., kap. 3.7.2.

¹⁰ Lov om vegar (Vegloven) av 21. juni 1963 § 27 2.ledd.

¹¹ Brev av 5. juli 2022 Myndighet til å fatte takstvedtak knyttet til gassdrevne kjøretøy (GA) i takstklasse 2 (tunge kjøretøy) - delegering av fullmakt»

¹² Brev av 08.09.2023 fra Samferdselsdepartementet «Fritak/redusert bompengetakst for lette el-varebiler og tunge gasskjøretøy».

¹³ Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023) .

Kjøretøy uten dokumentert drivstofftype, motoregenskaper eller egenskaper gitt for en underklasse blir belastet høyeste takst innen den takstgruppen kjøretøyet tilhører¹⁴.

8. Tidsdifferensierte takster

Ved innkreving i bomring kan det fastsettes ulike takster for ulike tider på døgnet for å ta hensyn til behov for trafikkregulerende tiltak¹⁵. Dette gjelder for takstfastsettelse både etter punkt 6 Takstgrupper og punkt 7 Miljødifferensierte takster - takstklasser.

9. Timesregel

Timesregelen gjelder for bomringer og innebærer at det belastes kun for én passering per kjøretøy innenfor en periode på inntil én time, der tidsrommet starter ved første registrerte passering. Timesregelen kan gjelde for både takstgruppe 1 og 2. I særskilte tilfeller kan andre tidsbegrensede perioder enn en time legges til grunn.¹⁶

I enkeltprosjekter kan det i særskilte tilfeller innføres timesregel der utformingen av et bomsnitt gjør dette nødvendig for å unngå utilsiktede effekter for bilistene. Dette gjelder kun der kompliserte bomsnitt undergraver nytteprinsippet.

Bruk av timesregel er uavhengig av om kjøretøyet har gyldig brukeravtale og brikke dersom passeringer er innen 60 minutter i en bomring, eller innen 30 minutter i særskilte bomsnitt i strekningsvise prosjekt¹⁷.

Timesregel kan ikke benyttes på tvers av ulike bompengeprojekt.

10. Bompengedifferensiering på ferje

Ved innkreving av bompenger på ferjer betales bompengene som et tillegg til eventuell ordinær ferjebillett.

Hovedregelen for takst- og rabattstrukturen ved bompengedifferensiering på ferje er at denne så langt det lar seg gjøre følger punkt 6 Takstgrupper til punkt 11 Rabattordninger.

D Rabatter og fritak

11. Rabattordninger

Alle rabatter betinger gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder¹⁸.

14 Brev av 08.09.2023 fra Samferdselsdepartementet «Fritak/reduisert bompengetakst for lette el-varebiler og tunge gasskjøretøy».

15 Lov om vegar (Vegloven) av 21. juni 1963 § 27 2.ledd.

16 Prop 1 S Tillegg 2 (2015 – 2016) For budsjettåret 2016 — Endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv., kap. 3.7.

17 Brev av 12.05.2023 «Bompenger - Endring i takstretningslinjene».

18 Prop. 1 S (2016–2017) Samferdselsdepartementet, s. 74.

Følgende rabatter gjelder kjøretøy knyttet til en AutoPASS-utsteder med gyldig brukeravtale og brikke:

Rabatt for tyngre personbiler: Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys, prises som takstgruppe 1.

Brikkerabatt: Det gis 20 prosent rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1.

Nullutslippskjøretøy: Det gis 30-100 prosent rabatt i takstgruppe 1, hvor rabatten gis etter fratrukk av brikkerabatt¹⁹. Takstgruppe 2 gis 50-100% rabatt²⁰.

Ellers kan følgende rabatter gjelde:

Elektrisk drevet varebil (N1): Det er åpnet for at lokale myndigheter kan gi fritak eller reduserte takster for elektrisk drevet varebil (N1) i takstklasse 1.

Gasskjøretøy (GA): Det er åpnet for at lokale myndigheter kan gi fritak eller reduserte takster for gasskjøretøy (GA) i takstklasse 2.

Passeringstak: Med passeringstak menes en ordning med et øvre tak for antall betalbare passeringer per kjøretøy som det skal betales for per kalendermåned²¹. Kriterier for passeringstak:

- I enkeltprosjekter kan det innføres passeringstak for takstgruppe 1. I enkeltprosjekt skal taket ikke settes lavere enn 60 passeringer per kalendermåned. Passeringstaket kan i særskilte tilfeller settes lavere, men normalt ikke lavere enn 40 passeringer per kalendermåned.
- I bomringer kan det innføres et passeringstak som kan gjelde både kjøretøy i takstgruppe 1 og 2.

12. Fritak fra betaling av bompenger

Følgende kjøretøy kan gis fritak for betaling av bompenger over tidsbestemte perioder^{22 23}:

- Uniformerte og sivile utrykningskjøretøy.
- Kollektivtransportkjøretøy i rute (med unntak av enkelte ferjeavløsningsprosjekter)
- NATO-kjøretøy i øvelse²⁴.
- Kjøretøy eid av NATO-hovedkvarteret JWC på Jåttå. Fritaket kan gis for inntil 2 år av gangen.
- Diplomatkjøretøy i Oslopakke 3.
- Forflytningshemmede med parkeringsbevis, begrenset til bomringer.

¹⁹ Brev av 25.01.2023 «Videre oppfølging av anmodningsvedtak om redusert bompengetakst for el-varebil og tunge gasskjøretøy».

²⁰ Prop. 87 S (2017-2018) Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar.

²¹ Brev av 16.12.2011 fra Samferdselsdepartementet. «Retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprosjekter.

²² Brev av 05.02.1991 fra Samferdselsdepartementet. «Delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprosjekter fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet».

²³ Brev av 21.12.2018 fra Samferdselsdepartementet. «Endringer i takstretningslinjer – Fritaksordningen».

²⁴ Brev av 21.04.2023 fra Samferdselsdepartementet. «Fritak for betaling i bompengeanlegg».

Fritak kan gis etter søknad og betinger gyldig brukeraftale med en AutoPASS-utsteder om bruk av brikke. Kjøretøy som er godkjent som utrykningskjøretøy i Autosys er unntatt krav om søknad.

Innvilget fritak gjelder fra vedtaksdato og har ikke tilbakevirkende kraft.

Forflytningshemmede: Fritak for forflytningshemmede i bomringer forutsetter framlegg av parkeringsbevis og vedtak om innvilget parkeringstillatelse i henhold til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede²⁵. Parkeringstillatelsen må ha gyldighet på minst 2 år. Vedtaket om parkeringstillatelse og brukeraftalen skal stå i samme navn. Fritaket kan ikke knyttes til kjøretøy i næringsvirksomhet. Hvert fritak skal kun knyttes til ett kjøretøy og én brukeraftale. Unntaket er når vedtak om parkeringstillatelse gjelder for personer under 18 år, hvor fritak kan knyttes til foresatte/verge og inntil to kjøretøy totalt.

Passeringer i forbindelse med godkjenning av AutoPASS-utsteder (brikkeutsteder): Det gis fritak for nødvendig testaktivitet etter utstederforskriften, jf. Forskrift 14. desember 2018 nr. 1917.

Motorsykler og mopeder: er i utgangspunktet ikke fritatt for bompengebetaling, men av praktiske årsaker er disse kjøretøyene per i dag fritatt bompengebetaling ved automatiske bomstasjoner på veg.

E Takstvedtak

13. Fastsetting av takster

Vegdirektoratet fatter takstvedtak etter søknad fra bompengeselskapet.

Takstvedtaket fattes med utgangspunkt i den gjennomsnittstaksten, det relative forholdet mellom takstgrupper og rabattstrukturen Stortinget har sluttet seg til ved behandling av bompengeproposisjonen.

Grunntaksten for takstgruppe 2 skal som hovedregel være to ganger takstgruppe 1 om ikke annet er bestemt i stortingsproposisjonen²⁶.

14. Prisjustering av takstene

Takstene skal som hovedregel følge prisutviklingen. Prisjustering av grunntakstene skal skje med utgangspunkt i gjennomsnittstaksten som lå til grunn for stortingsbehandlingen av bompengeprosjektet²⁷.

15. Endring av takstene utover prisjustering

Takstene kan justeres innenfor følgende rammer:

- a) Fastsatt gjennomsnittstakst opprettholdes som forutsatt.
- b) Under forutsetning av tilslutning fra Stortinget, kan gjennomsnittstaksten økes med inntil 20 prosent dersom den økonomiske situasjon for et bompengerevingsprosjekt gjør det nødvendig som følge av sviktende trafikk, økt rentebelastning og/eller kostnadsøkning opp til fastsatt kostnadsramme.

²⁵ Brev av 28.08.1992 fra Samferdselsdepartementet. «Fritak for funksjonshemmede for betaling av bompenger».

²⁶ Prop 1 S Tillegg 2 (2015 – 2016) For budsjettåret 2016 — Endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv., kap. 3.7.2.

²⁷ Prop. 1 S (2016–2017) Samferdselsdepartementet.

- c) Om den økonomiske situasjon for et bompengainnkrevingsprosjekt er bedre enn forutsatt kan prisjustering av gjennomsnittstaksten unnlates eller reduseres.

Endringer av gjennomsnittstaksten krever tilslutning fra lånegarantister før Vegdirektoratet kan fatte nytt takstvedtak²⁸.

16. Kunngjøring av takster

Takstvedtak skal kunngjøres av bompengeselskapet senest fire uker før innkrevingsstart/gjennomføring.

17. Klagebehandling

Takstvedtak skal betraktes på linje med et enkeltvedtak i henhold til Forvaltningsloven § 2 b²⁹. Klagefristen er tre uker etter vedtaket er kunngjort. Klageinstans skal framgå av kunngjøringen.

Bompengeselskapenes behandling av fritakssøknader betraktes på linje med et enkeltvedtak i henhold til Forvaltningsloven § 2 b. Takstmyndigheten er klageinstans.

²⁸ Prop. 1 S (2016–2017) Samferdselsdepartementet.

²⁹ Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) LOV-1967-02-10.

Vedlegg 4: Kilder og grunnlagsdokumenter

KILDER/GRUNNLAGSDOKUMENTER

1. Lover/forskrifter

Lov/Forskrift	Merknad
Lov om vegar (veglova) av 21. juni 1963	Hjemmel til bompengefinansiering jf. §27
Forskrift om betaling av bompenger (FOR-2023-01-27-105)	Betaling av bompenger
Lov om vegtrafikk av 18.juni 1965 (vegtrafikkloven)	Obligatorisk brikke for kjøretøy over 3500 kg, § 13
Forskrift om krav til bruk av elektronisk Betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg.	Obligatorisk brikke for kjøretøy over 3500 kg
Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften).	Utskillelse av brikkeutstedere
Forskrift om pengepolitikken	Angir hvilken prisstigning som skal ligge til grunn for beregning av fremtidige bompengeinntekter og innkrevingskostnader
Lov om kommuner og fylkeskommuner av 01.januar 1993 (kommuneloven)	Garantistillelse
Lov om bokføring av 19. november 1975 (bokføringsloven)	§ 13 om oppbevaring
Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker av 02. oktober 1967 (forvaltningsloven)	
Lov om behandling av personopplysninger av 15.juni 2018 (personopplysningsloven)	
Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)	§ 2 b
Forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg	

2. Grunnlagsdokumenter (proposisjoner, stortingsmeldinger og innstillinger)

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Norsk Veg- og trafikkplan 1990-93	St.meld. nr. 32 (1988-89) jf. Innst. S nr 214 (1988- 89)	<ul style="list-style-type: none">• Drøfting av ulike finansieringsmodeller for veg inkl. bompenger• Prinsipper knyttet til bompengefinansiering inkl. bl.a., lengde på innkrevingsperiode, hva som skal til for at sak kan fremmes, takster, nytteprinsippet. Selskapenes ansvar mv
Om lov om endringer i vegloven av 21. juni 1963	Ot.prp.nr.5 (1993-94) og Innst. S. nr.2 (1993-94)	<ul style="list-style-type: none">• Åpning for å bruke bompenger til investering i anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk på jernbane herunder sporveg og tunnelbane

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Om endringer i rammebetingelser for bompengeprosjekter	St.meld.nr. 46 (1990-91) (del 1 og del 2), jf. Innst. S. nr 16 (1991-92)	<ul style="list-style-type: none"> • Bruk av bompengeinntekter på samme utvidede måte som riksveginvesteringer • Takstretningslinjer, herunder drøfting av klageinstans • OPS • Hovedprinsipp at bompenger skal dekke minst 50 pst. Av investeringskostnadene ved finansiering av et bompengeprojekt.
Om bompengefinansiering av Lærdal- Fodnes – Mannhiller – Kaupanger og Sunnfjordtunnellen i Sogn og Fjordane	St.prp.nr.63 (1991-92) jf. Innst. S. nr. 207 (1991-92)	<ul style="list-style-type: none"> • Hvem som bærer ansvaret ved overskridelse i bompengeprojekter, herunder prinsipper for fordeling av merutgift • Prinsipper for saksbehandling bl.a. i forhold til takstendring
Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97	St. meld. 34 (1992-93)	
Nasjonal transportplan 2002-2011	St.meld.nr.46 (1999-2000) jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001)	<ul style="list-style-type: none"> • Bompengefinansiering bør fortsatt være et supplement ved finansieringen av nye veger • Avvikling av ordningen med kompensasjon for bompasering • Det enkelte prosjekt i «pakker» må tilfredsstille kravene til plangrunnlag • Ferjeavløsningsprosjekter • OPS
Statsbudsjettet 2002, Samferdselsdepartement et	St.prp.nr. 1 (2001-2002) for Samferdselsdepartement et	<ul style="list-style-type: none"> • Forsøk i byområder
Om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet	St.prp.nr. 76 (2001-2002) og Innst. S nr. 45 (2002-2003)	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av bompenger
Om en del saker på Samferdselsdepartement ets område	St.prp.nr.67 (2002-2003) side 17 og Innst. S. nr. 272 (2002-2003)	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av ferjetilskudd
Nasjonal transportplan 2006-2015	St.meld. nr. 24 (2003-2004), (side 67-70) jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004)	<ul style="list-style-type: none"> • Innskjerping av retningslinjene for nytteprinsippet mv • Alternativ bruk av ferjetilskudd • Innkrevingsordning mv
Om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet i Møre og Romsdal	St.prp.nr. 69 (2003-2004) og Innst. S. nr. 261 (2003-2004) side 9	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av ferjetilskudd
Om lov om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23	Ot.prp.nr. 15 (2007-2008) jf. Innst. nr. 26 (2007-2008)	<ul style="list-style-type: none"> • Som en del av en helhetlig og samordnet trafikksystem i et byområde kan bompenger benyttes til drift av kollektivtrafikk
Nasjonal transportplan 2010-2019	St. meld. nr. 16 (2008-2009) (side 86-89) og Innst. S.nr. 300 (2008-2009)	<ul style="list-style-type: none"> • Nytteprinsippet, bomstasjon på sideveg • Presisering av at innkrevingsperioden skal være 15 år og at hovedregelen er etterskuddsinnkreving • Eurovignett direktivet • Alternativ bruk av ferjetilskudd

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Endringar i veglova og vegtrafikkloven	Prp. 81 L (2011-2012) og Innst. 290 L (2011-2012)	<ul style="list-style-type: none"> • Foreløpig tidsdifferensierte satser på bompenger i perioder med høy luftforurensing
Nasjonal transportplan 2014-2023	Meld St 26 (2012-2013)	<ul style="list-style-type: none"> • Brukerfinansiering • Sammenheng mellom betaling og nytte • Bompenger til jernbane • Plassering av bomstasjoner • Innkrevingspunkt • Innkrevingsperiode og takstnivå • Kjøprising • Bruk av bompengefinansiering i byområder • Et felles regelverk for trafikantbetaling i by
Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak	Prop. 87 S (2017-2018)	<ul style="list-style-type: none"> • Nullutslippskjøretøy skal ha takst på mellom 0 og 50 % av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.
Endring i vegloven	Prop. 82 L (2016-2017)	<ul style="list-style-type: none"> • §27 • I byområder kan bompengetakstene fastsettes på bakgrunn av kjøretøyets miljøklasse. • Åpner for bompenger som trafikkregulerende virkemiddel i byområder.
Nasjonal transportplan 2018-2029	Meld St 33 (2016-2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Bompengereform • Nullutslippskjøretøy • Miljø- og tidsdifferensierte takster • Bymiljøavtaler/byvekstavtaler • Bypakker i mindre byområder
Gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering	Prop. 41 S (2017-2018)	<ul style="list-style-type: none"> • I OPS-prosjekter vil bompengeselskapet ha inntektsrisikoen for bompengeinntektene
Melding til Stortinget. Reformen i veisektoren.	Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei. Reformen i veisektoren.	<ul style="list-style-type: none"> • Utbyggingsselskap for veg • Rammeverk for offentlig-privat-samarbeid • Bompengereform
Statsbudsjettet 2016	Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016)	<ul style="list-style-type: none"> • Opprettelse av Nye Veier AS • Etablering av fem nye bompengeselskap • Utskilling av utstederrollen • Endret takst- og rabattstruktur • Kriterier for inndeling i takstklasser
Statsbudsjettet 2017	Prop. 1 S (2016-2017), side 93-94, og Innst. 13 S (2016-2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av ferjetilskudd • Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320. post 73) og rutinane for handtering av usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017).
Statsbudsjettet 2018	Prop. 1 S (2017-2018)	Kap. 1330 Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.
Kommuneproposisjonen for 2016	Prop. 121 S (2014-2015), side 77, og Innst. 375 S (2014-2015)	I innstillingen åpnes det for innkreving utover 20 år i ferjeavløsningsprosjekter
Statsbudsjettet for 2019	Prop. 1 S (2018-2019), side 223	Ferjeavløsningsmidler

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Endringer i vegtrafikkloven	Prop. 6 L (2018-2019)	Parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner,
Statsbudsjettet for 2023	Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023)	Endring i takst for nullutslippskjøretøy. Nullutslippskjøretøy skal ikke betale mer enn 70 prosent av takstklasse bensin/Euro VI for henholdsvis takstgruppe 1 og 2.

3. Brev fra/til Samferdselsdepartementet

Brev	Kommentar
Brev av 26. mars 1990 med vedlagt vurdering fra Lovavdelingen om tidsdifferensierte bompengesatser mv	<ul style="list-style-type: none"> Tidsdifferensiering så lenge det ikke primære mål er å være trafikkregulerende (Vegtrafikkloven endret).
Brev av 05.02.91 med vedlegg om delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprosjekter	<ul style="list-style-type: none"> Delegering av takstmyndighet
Brev av 21.04.92 Takstretningslinjer for bompengeprosjekter	<ul style="list-style-type: none"> Div. endringer i takstretningslinjene, herunder i forhold til passasjerbetaling i ferjeavløsningsprosjekter mv)
Brev av 28.08.92 Fritak for funksjonshemmede for betaling av bompenger	<ul style="list-style-type: none"> Takst (Fritak for funksjonshemmede i bomringer)
Brev av 18.01.95 om myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak	<ul style="list-style-type: none"> Takst (Myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak)
Brev av 23.12.96 om fritak for bompenger for el.bil	<ul style="list-style-type: none"> Takst (fritak for bompenger for elbil) Regjeringen legger nå opp til at det lokalt kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy i alle bompengeanlegg. Takstene kan variere mellom 0 og 50 pst. av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.
Brev av 8. januar 2003 om arbeidet med Bybanen i Bergen	<ul style="list-style-type: none"> Alternativ bruk av bompenger (innholdet i transportmessig beste tilbudet)
Brev av 15. sept. 2006 Forflytningshemmede i trekantsambandet	<ul style="list-style-type: none"> Takst
Brev av 30. mars 2007 Tilleggsavtale mellom Norge og NATO om opprettelse av drift av internasjonale militære hovedkvarter	<ul style="list-style-type: none"> Takst (det gis ikke fritak for NATO- kjøretøy)
Brev av 11. juni 2008 Oslopakke 3 takst for maxitaxier	<ul style="list-style-type: none"> Takst (maxitaxi behandles på samme måte som lett taxi i Oslopakke 3)
Brev av 13.10.2008 Hydrogenbiler og bompenger	<ul style="list-style-type: none"> Takst (fritak for hydrogenbiler)
Brev av 22.05.2009 10% rabattsystem AutoPASS	<ul style="list-style-type: none"> Takst (10 pst. rabatt ved bruk av godkjentbrikke)
Brev av 03.07.2009 Ekstern kvalitetssikring i Tidligfase (KS1) – rammer i samband med neste rullering av Nasjonal transportplan	<ul style="list-style-type: none"> KS1
Brev av 11.09.2009 Etatenes oppfølging av krav til nye bypakker	<ul style="list-style-type: none"> Bypakker
Brev av 19.02.2010 Forvaltningsreformen – styring av investeringsprosjekter på fylkesvegnettet	<ul style="list-style-type: none"> Ekstern kvalitetssikring og fylkesvegprosjekter
Brev av 23.02.2010 Betaling av bompenger for diplomater i Oslopakke 3	<ul style="list-style-type: none"> Takst (Diplomater skal fritas for bompenger i Oslopakke 3)
Brev av 16.12.11 Retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprosjekter	<ul style="list-style-type: none"> Takst (innføring av passeringstak)

Brev	Kommentar
Brev av 14. juni 2012 om Bompengefinansiering av jernbane	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av bompenger. SD legger til grunn at bompenger i bypakker kan brukes til jernbane med samme forutsetninger som for trikk, bybane og T-bane.
Brev av 10.09.12 til Samferdselsdepartementet om kjøprising	<ul style="list-style-type: none"> • Kjøprising (vurdering av handlingsrom)
Brev fra SD til VD 17. mars 2017: Ny rolle og ansvarsdeling i bompengesektoren	<ul style="list-style-type: none"> • Orientering om ny rolle- og ansvarsfordeling i bompengesektoren. • SVV – Bompengeselskapene • Myndighetsoppgaver • Samordningsoppgaver • Operative oppgaver
Brev fra VD til bompengeselskapene 10. mai 2017: Konsekvenser av bompengereformen for bompengeselskap utenfor de regionale bompengeselskapene.	
Brev fra SD til VD 6. juli 2017: Nye systemløsninger	<ul style="list-style-type: none"> • SVV har ansvar for å anskaffe og få på plass den felles kjerneløsningen- bompengeselskapene skal overta ansvaret for kjerneløsningen når den er kommet i drift.
Brev fra SD til bompengeselskapene 15. januar 2018: Samtykke til integrert utstedervirksomhet	<ul style="list-style-type: none"> • Vilkår knyttet til samtykke til integrert utstedervirksomhet
Brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet av 21. desember 2018 – Endringer i takstretningslinjer	<ul style="list-style-type: none"> • Endringer i fritaksordningen
Brev fra SD 2. april 2019: Differensiering av bomtakster for nullutslippskjøretøy og biogassdrevne tunge kjøretøy.	<ul style="list-style-type: none"> • Nullutslippskjøretøy
Brev fra SD til VD 28. februar 2018: Overordnede måleindikatorer (KPIer) for oppfølging av de regionale bompengeselskapene	<ul style="list-style-type: none"> • KPI-rapportering skal være på aggregert nivå for hvert regionalt bompengeselskap, men likevel kunne skille mellom kostnadene i ulike typer prosjekt. • KPI- måleindikatorerne supplement til den årlige rapporteringen
Brev fra SD til VD 4. juni 2018: Bompengereformen - noen oppfølgingspunkter	<ul style="list-style-type: none"> • Fem bompengeselskap • Oppfølging av Bompengeselskapene • Rolle- og ansvarsdeling i ny organisering • Ny takst- og rabattstruktur • Utskilling av utstederrollen
Brev om garantivedtak 13. desember 2017	<ul style="list-style-type: none"> • Innhold i garantivedtak fra fylke og kommune
Supplerende tildelingsbrev nr. 10 – oppfølging av bompengeaftalen fra 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Videreutviklet nullvektsmål. • I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange
Brev om delegasjon av myndighet (oppfølging av bompengeaftalen) <ul style="list-style-type: none"> • Bompengeselskapet Nord 16/11-18 • Ferde 18/12-17 • Vegfinans 23/11-17 • Fjellinjen 23/11-17 • Vegamot 23/11-17 	<ul style="list-style-type: none"> • Delegasjon av myndighet til å følge opp bompengeaftalen

Brev	Kommentar
Supplerende tildelingsbrev av 08.juni 2020	<ul style="list-style-type: none"> Videreutviklet nullvekstmål Oppfølging av bompengeaftalen
Supplerende tildelingsbrev av 21.juni 2021	<ul style="list-style-type: none"> Om arbeid med bompengeproposisjoner for fylkesvegprosjekter
Brev om innstramming av bruk av bom på sideveg 18. juni 2019.	<ul style="list-style-type: none"> Prosjekt som krever bom på sideveg skal avklares med departementet.
Brev om presisering av finansiering av prosjekter med bom på sideveg av 14.11.2019	<ul style="list-style-type: none"> Innstramming i bruk av bom på sideveg gjelder finansiering av riksvegprosjekter.
Brev av 5. juli 2022 Myndighet til å fatte takstvedtak knyttet til gassdrevne kjøretøy (GA) i takstklasse 2 (tunge kjøretøy) - delegering av fullmakt	<ul style="list-style-type: none"> Innføring av egen takstklasse for gass I takstgruppe2 I miljødifferensierte takstopplegg.
Brev av 21.04.2023 fra Samferdselsdepartementet «Fritak for betaling i bompengeanlegg»	<ul style="list-style-type: none"> Fritak for Natokjøretøy - kriterier
Brev av 12.05.2023 «Bompenger - Endring i takstretninglinjene»	<ul style="list-style-type: none"> Timesregel – ikke betinget gyldig brukeravtale og brikke der timesregelen brukes som avbøtende tiltak for nytteprinsippet.

4. Andre dokumenter

Dokument	Merknad
Notat av 20. februar 2014 Utarbeidelse av trafikknotater for prosjekter som skal underlegges ekstern kvalitetssikring (KS)	Inneholder krav til trafikknotat
Mal for standardavtale mellom SVV og bompengeselskapene, sist endret 17.11.2008	Gammel bompengeaftale. Er nå erstattet med nytt avtaleregime i tråd med bompengereformen.
Notat av 17.11.11 Om utarbeidelse av utkast til bompengeproposisjoner – «sjekklister»/krav til dokumentasjon ved regionvegkontorets oversending av saken til vegdirektoratet for vurdering før lokalpolitisk behandling	Sjekklister bompengeproposisjon (oppdatert versjon ligger som vedlegg 6)
Retningslinjer for ferjeavløsningsordninga for fylkesvegferjer.	Fastsatt av Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 22.02.2016, sist
Riksregulativet for ferjetakster	Takst på ferjer i samband hvor betaling med ferjekort er mulig
AutoPASS-regulativet for ferjetakster	Takst på ferjer i samband hvor betaling med -brikker er mulig
Takstretninglinjer	Se vedlegg 4

5. EU-direktiv

Dokument	Merknad
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/52/EF av 29. april 2004 om interoperabilitet mellom elektroniske bompengesystemer	Under revisjon
Kommisjonens beslutning av 6. oktober 2009 om definisjonen av den europeiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger	Under revisjon

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge godskjøretøy for benyttelse av visse infrastrukturer	Er en sammenskrevet versjon av de to første Eurovignettdirektivene
Eurovignettdirektivet	
Vedlegg til eurovignettdirektivet	Er en sammenskrevet versjon av alle tre Eurovignettdirektivene

Vedlegg 5: Sjekkliste ved utarbeidelse av faglig grunnlag

SJEKKLISTE FØR LOKALPOLITISK BEHANDLING

Krav til dokumentasjon før lokalpolitisk sluttbehandling

Som grunnlag for den lokalpolitiske behandlingen av saken skal det foreligge et faglig grunnlag som består av et saksframlegg med eventuelle nødvendige vedlegg: r:

- Saksframlegg
- Kostnadsanslag – Kostnadsanslag over 1 mrd. kr skal være eksternt kvalitetssikret (KS2).
- Trafikknotat/trafikkberegninger og –grunnlag.
- Takstopplegg og finansieringsberegninger.
- EFFEKT–beregninger for prosjektet med og uten bom (gjelder ikke for bypakker).
- Bompengeselskapets uttalelse til forslag til bomplassering.
- Beregnet garantibehov for bompengeselskapet.
- Dersom om bruk av sidevegsbom må det foreligge en egen begrunnelse/analyse i forhold til dette.

Mer detaljert beskrivelse av innholdet i Saksframlegget

- **Prosjektbeskrivelse:** Beskrivelse av hva som er målet med prosjektet.
- **Redegjørelse for tidligere lokal saksgang,** inkl. tidligere lokalpolitiske prinsippvedtak (*Dokumentasjon: saksframlegg, inkl. lokalpolitiske vedtak/prinsippvedtak*).
- **Plangrunnlag for den planlagte utbyggingen og bomstasjonsområdene;**
 - Tidspunkt for evt. planvedtak og omtale av evt. konflikter.
 - For enkeltprosjekter er det krav til godkjent reguleringsplan.
 - I bompengepakker er det krav om at minst ett av de større delprosjektene har godkjent reguleringsplan.

For bompengepakker må planstatus og evt. videre planarbeid omtales.

I noen saker vil det være naturlig at kommunestyret behandler reguleringsplanen i samme møte som det gis uttalelse til bompengesaken.

- **Kostnadsoverslag med vurdering av usikkerhet**
 - (*Dokumentasjon: ANSLAG-rapport for enkeltprosjekter*).
 - Kostnadsoverslag. Overslaget må være mindre enn ett år gammelt når lokalpolitisk behandling startes opp. Disse kravene gjelder uansett om kostnadsoverslaget er under eller over terskelverdien for eksternt kvalitetssikring (KS2). Kravene gjelder

også dersom reguleringsplanen behandles parallelt med bompengesaken i kommunestyret. For fylkesvegprosjekter over terskelverdien, anbefales gjennomført ekstern kvalitetssikring før vegeier fatter endelig vedtak.

- **Trafikkgrunnlag**
 - *(Dokumentasjon: trafikknotat/ trafikkberegninger og -grunnlag)*
- **Bompengeordning;**
 - Plassering av bomstasjoner
 - Innkrevingsordning (forskudd- parallell-, etterskuddsinnkreving)
 - Innkrevingsystem
 - Takst- og finansieringsberegninger
 - Detaljert kart som viser plassering av bomstasjon(er) i forhold til sideveger/avkjørsler må vedlegges sammen med en vurdering av behandlingen i forhold til plan- og bygningsloven. Hovedregelen er at plassering av bomstasjon fastsettes gjennom reguleringsplan. Som minimum skal det legges opp til behandling av byggesøknad.
 - Dokumentasjon hvor tilgang til elektrisitet og tele, samt nødvendig adkomst til bomstasjon med installasjoner i anleggsfase og driftsfase framgår
 - Trafikksikkerhetsvurdering skal foreligge.
 - Bompengeselskapets uttalelse til forslag til forslag til bomplassering.
- **Vurdering av de prinsippene som er lagt til grunn for bompengesaken,**
 - Spesielt forholdet mellom nytte og betaling.
 - Egen begrunnelse/vurdering/analyse ved evt. forslag om bruk av sidevegsbom.
 -
- **Utbyggingsplan;**
 - Tidspunkt for anleggsstart og fullføring

Sjekkliste før stortingsbehandling

For at Vegdirektoratet skal kunne gjennomføre tilfredsstillende kvalitetssikring av innholdet i proposisjonsutkastet, må utkastet følges av nødvendige grunnlagsdokumenter. Dette gjelder følgende dokumenter:

- Utkast til stortingsproposisjon
- Saksframlegg til lokalpolitisk behandling
- Trafikknotat/trafikkberegninger og -grunnlag
- Takst- og finansieringsberegninger
- EFFEKT-beregninger for prosjektet med og uten bom (gjelder ikke for bypakker)

- Bompengeselskapets uttalelse til forslag til bomplassering i forkant av lokalpolitisk behandling av saken
- Ved bruk av sidevegsbom må dette følges av en særskilt begrunnelse ut fra økonomiske, trafikale, sikkerhetsmessige og/eller miljømessige årsaker.

Bruk [Kvalitetssikring av bompengeprosjekter | AutoPASS](#) for å holde seg oppdatert.

Vedlegg 6: Skilting i bomstasjoner

Ny mal for skilting i automatiske bomstasjoner (AB)

Gjeldende fra 5. oktober 2018

<u>Innhold</u>	<u>Side</u>
1. Innledning	1 (33)
2. Forvarsling av bomstasjoner	2 (34)
3. Skilting i den enkelte AB	3 (34)
4. Eksempler på skilting	3 (35)
5. Bruk av informasjonstavler	4 (36)
6. Korreksjon av eksisterende kvitteringslys (saldolys) og skilt	5 (36)
7. Grunnleggende informasjon på autopass.no	5 (36)

1. Innledning

Som nevnt innledningsvis, erstatter denne nye malen for skilting av automatiske bomstasjoner, malen fra 16. februar 2016 og tar i tillegg med en bestemmelse om at kvitteringslys (saldolys) ikke lenger skal benyttes.

I praksis har nytten av kvittering til trafikanter med brikke vist seg usikker, og innføring og oppfølging av systemer for umiddelbar kvittering til trafikantene er krevende og kostbart.

Ved å utelate kvitteringslys mister vi den dynamiske informasjonen til trafikanter uten brikke og til trafikanter med brikke som ikke virker, om at de blir videofotografert. Vi mener likevel det er tilstrekkelig at denne informasjonen gis med skiltsymbol 792.30 (for automatiske bomstasjoner) nå som AutoPASS-systemet er godt innarbeidet blant trafikantene. 792.30 skal være i alle automatiske bomstasjoner, enten på takstavlen eller på et enkelt 560-skilt som markerer at man passerer en bomstasjon (se s. 4).

Nettstedet «autopass.no» fungerer nå så bra at trafikantene kan gå inn og finne informasjon om alle bomstasjoner og om alle sine bomstasjonspasseringer der. Alle bomstasjoner med taktskilt vil ha tekst om hvor informasjon finnes ved at «autopass.no» tas inn nederst på skiltene. I tillegg skal det på alle viktige veger inn mot byområder med bomstasjoner bli satt opp et nytt skilt med symbol 765 Bomveg/-brukerbetaling på veg (Kr-symbolet) og 792.30-symbolet øverst, navn på byområdet i midten, og symbolet fra skilt 635 Informasjon og teksten «autopass.no» nederst (se s. 4).

I denne nye malen skiller vi mellom skiltingen av AB beliggende på tre ulike steder, (se eksempler i kapittel 4):

- På veger utenfor og mellom byer
- På hovedveger inn mot byer/byområder med enkel bomring hvor alle bomstasjoner har samme takst
- På øvrige veger/gater i byer/byområder

Det er opp til lokale skiltmyndigheter å avgjøre hvilke veger gjennom et byområde som bør defineres som hovedveg, og hvilke veger/gater som er mer lokale.

Fravik fra bestemmelsene i denne malen skal følge reglene for fravik slik de er formulert i skiltnormalen (N300) – noe forenklet:

- SKAL: Bare Vegdirektoratet kan gi evt fravik
- BØR: Regionene kan gi fravik etter forutgående orientering til Vegdirektoratet
- KAN: Aktuell skiltmyndighet avgjør fravik uten orientering til Vegdirektoratet

2. Forvarsling av bomstasjoner

Bomstasjoner forvarsles på ulike måter med bruk av:

1. Informasjonstavler (som varsles med 560-skilt) – se kapittel 5
2. Kr-symbolet på ulike typer vegvisningsskilt (se s. 4)
3. Et nytt 560-soneskilt ved innkjøring til byområder med AB (se s. 4)

Kr-symbolet på vegvisning

Kr-symbolet (765 Bomveg/brukerbetaling på veg) brukes på alle typer vegvisningsskilt for å varsle om at man kommer til en bomstasjon i aktuell retning, både når det gjelder AB og andre bomstasjoner, f.eks. manuelle bomstasjoner på fjelloverganger.

Nytt 560-soneskilt ved innkjøring til byområder

For å orientere trafikantene om at man kommer til et byområde med AB (ofte som del av en «bypakke»), skal et 560-skilt settes opp på alle veger som leder inn i byområdet. Skiltet skal ha Kr-symbolet og symbol 792.30 øverst, navnet på aktuelt byområde i midten og henvisning til at mer informasjon om bomstasjonene i byen kan hentes på autopass.no nederst (se s. 4).

3. Skilting i den enkelte AB

Som vist i eksempler i kapittel 4, skiller vi som nevnt mellom:

1. AB på veger utenfor og mellom byer
2. AB på hovedveger inn mot byområder med en enkel bomring med samme takst i alle bomstasjonene
3. AB på andre veger og gater i byområder

Takstskilt og enkle 560-skilt for markering av AB SKAL stå på høyre side av vegen, gjerne på portalbeinet, eller like foran betalingsnippet i bomstasjonen. Ved to eller flere parallelle betalingsfelt er det tilstrekkelig med takstskilt på høyre side. De trafikantene som er interessert i informasjonen på skiltet, må lære seg å kjøre i høyre felt. Ved flere parallelle betalingsfelt SKAL takstskiltet, og alternativt det enkle 560-skiltet på høyre side, suppleres med det enkle 560-skiltet på venstre side.

Skilting i AB på enkeltstrekninger utenfor og mellom byer

Det eneste skiltet i bomstasjonen SKAL være et takstskilt med 792.30 alene øverst, takstene med symbol for vektklasse (lett kjøretøy over og tungt kjøretøy under) på midten, og **autopass.no** nederst. Bomstasjonen SKAL ikke ha annen forvarsling enn Kr-symbolet på aktuell vegvisning.

Skilting i AB på hovedveger gjennom enkle bomringer med samme takst i alle bomstasjonene

Bomstasjoner på hovedveger gjennom enkle bomringer hvor alle stasjoner har samme takst, BØR ha takstskilt på samme måte som i AB på landeveger, som beskrevet i avsnittet ovenfor.

I byer med tidsdifferensierte takster SKAL takstskilt ha variable takstdisplay. Disse displayene må ha tre siffer for å kunne takle prisøkninger og ekstra høye takster i spesielle situasjoner, som forurenset

luft om vinteren mv. Dersom det ikke blir satt opp takstskilt i den aktuelle AB for den ene eller begge betalingsretninger, SKAL det isteden settes opp et enkelt 560-skilt med symbolet for AB (792.30).

Skilting i AB på andre veger og gater i byområder

Bomstasjonene på mindre veger gjennom enkle bomringer med felles takst og alle bomstasjonene i byer med kompliserte takstsystem og bomstasjonsplasseringer, SKAL være uten takstskilt og isteden markeres med et enkelt 560-skilt med symbol 792.30 (på begge sider av feltene ved to eller flere parallelle betalingsfelt).

4. Eksempler på skilting

Eksemplene nedenfor viser skiltene vi normalt vil ha i forbindelse med bomstasjoner med ulik plassering, og hvor bare skiltene lengst til høyre i eksemplene står inne i selve stasjonen:

Skilting for AB på veger *utenfor og mellom byer*



Skilting i AB på *hovedveger gjennom enkle bomringer med felles takst*



*) Her er takstskiltet vist med variable takstfelt, som må brukes ved tidsdifferensiering av takstene

Skilting i AB i *alle andre veger og gater i byområder*



eller bare



5. Bruk av informasjonstavler

Vi har tidligere bestemt at lokale infotavler for det enkelte bompengeprosjekt (for en enkeltstående eller for flere bomstasjoner i et geografisk avgrenset område) SKAL normalt ikke benyttes. Infotavler SKAL begrenses til en «Nasjonal infotavle» ved grensekryssinger inn til Norge, inklusive på aktuelle ferjer. Den nasjonale infotavlen har en standard tekst på norsk, engelsk og tysk som beskriver betalingsmåtene i AB, kravet om obligatorisk brikke i tunge kjøretøyer i næring, og at mer informasjon kan hentes på nettet (autopass.no) mv. Unntaksvis vil den nasjonale infotavla kunne settes opp ved bompengeprosjekter hvor den aktuelle informasjonen antas å være veldig dårlig kjent blant trafikantene, eller lokale infotavler etter tidligere modell kan benyttes ved spesielle behov.

6. Korreksjon av eksisterende kvitteringslys (saldolys) og skilt



Alle eksisterende kvitteringslys SKAL fjernes i forbindelse med endring av vegkantutstyr, eller når man av andre grunner likevel er på stedet med egnede mannskaper.

Generelt KAN 560-skilt med varsel om bomstasjoner, også bli stående en stund. Dette gjelder også skilt som f.eks. inneholder tekst på norsk og engelsk, dersom de ikke gir feil informasjon. Det er ønskelig at vi så snart som praktisk mulig bare har skilt som er i samsvar med malen, for å redusere mulig usikkerhet hos trafikantene.

Takstskilt med AutoPASS-symbol KAN beholde disse i en overgangsperiode til det passer å skifte dem ut, mens 02012-nummeret SKAL fjernes snarest. Nytt service-nr. for AB er 22602012, men det skal ikke brukes på skilt, kun på infotavler, på nettet og i brosjyrer mv.

7. Grunnleggende informasjon på autopass.no

1. I Norge er de fleste bomstasjoner på landeveger og i byer automatiske. Det vil si at trafikantene ikke skal stoppe i bomstasjonene, men kjøre gjennom i vanlig fart. Passeringen blir enten registrert ved at kjøretøyet er utstyrt med en gyldig elektronisk brikke (f.eks. «AutoPASS») eller ved at kjøretøyet kjennemerke blir videofotografert og regning for passeringen(e) sendt til kjøretøyet eier.
2. På enkelte fjelloverganger og andre mer lokale veger er det bomstasjoner hvor man må stanse og betale på andre måter, og hvor reglene i malen ikke følges.

3. Følgende symboler benyttes på skilt for å varsle eller informere trafikantene om passering i automatiske bomstasjoner:
- Nr. 765 «Kr-symbol»* , som informerer om at man i angitt retning kommer til en bomstasjon eller annen betalingsordning.
 - Nr. 792.30 «Bomstasjonssymbol»* , som informerer om at man passerer en automatisk bomstasjon med lesing av bombrikke og videokontroll av bilnummer.
- I automatiske bomstasjoner på landeveg vil det være et takstskilt (figur T) som viser *aktuell urabattert takst* for de ulike vektclasser (hhv lette og tunge kjøretøyer). Dette takstskiltet skal normalt ha teksten «autopass.no» nederst som henvisning til hvor trafikantene kan finne informasjon om rabatter mv.
 - For å informere om at man kommer til en by med automatiske bomstasjoner, vil det ved de fleste vegene inn til byområdet være et soneskilt (figur S) med navn på byområdet og teksten «autopass.no» for å informere tilreisende om hvor informasjon om stasjonenes beliggenhet, aktuelle takster og takst- og rabattsystemer mv kan hentes. **NB:** *Det er opp til den enkelte trafikant selv å innhente slik aktuell informasjon hvis ønskelig.*
 - Trafikanter med en eller annen rabatt (brikke/avtale-rabatt, timeregulert-rabatt, måneds-tak-rabatt, og/eller rabatt for bedre miljøklasse enn diesel ved miljødifferensiering etc.) vil betale mindre enn den viste maksimale prisen. **NB:** *Disse trafikanter må selv hente informasjon på nettet (autopass.no) om hvor mye de må betale i forhold til den viste maksimalprisen (som vil variere i løpet av dagen når det f.eks. i en by er innført tids-differensierte takster/rushtidsavgift).*
 - I byområder vil de automatiske bomstasjonene minimum være markert med et enkelt skilt med bomstasjonssymbol (figur B). **NB:** *For bomstasjoner uten takstskilt i byer, må trafikantene selv finne informasjon om både takster og rabatter på nettet (autopass.no).*
 - I noen byer (f. eks Oslo og Bergen) kan det være aktuelt å mangedoble takstene på visse dager, f. eks. når det er ventet ekstrem luftforurensning om vinteren. Slike ekstra høye takster vil bli varslet til trafikantene i media og på såkalte «friteksttavler» (VMS) langs hovedvegene senest dagen før takstforhøyelsen. Informasjon om slike ekstra høye takster vil også ligge på autopass.no. Dersom ekstremtaksten for tunge kjøretøyer overskrider kr 999,- (største mulige beløp med tre siffer) må aktuelt takstfelt holdes slukket så lenge ekstremtaksten varer.

Figurer

