



# Takstretningslinjer for bom- pengeprosjekter på offentlig veg

RETNINGSLINJER

R 702



### **Statens vegvesens håndbokserie får nye nummer fra 1. juni 2014.**

Håndbøkene i Statens vegvesen er fra juni 2014 inndelt i 10 hovedtema der hvert tema får sin unike 100-nummerserie. Under hvert hovedtema er håndbøkene, som før, gruppert etter normaler, retningslinjer og veiledninger. Håndbøkene får oppdaterte kryssreferanser til de andre håndbøkene i samsvar med det nye nummereringssystemet.

Se håndboksidene ([www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker](http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker)) for mer informasjon om det nye nummereringssystemet og dokument-speil som viser oversikt over nye og gamle nummer.

Det faglige innholdet er uendret. Det er kun håndboknummeret på forsiden og kryssreferanser som er endret. Nye håndboknummer influerer ikke på gyldigheten av separate kravdokumenter, som for eksempel rundskriv, som er tilknyttet håndbøkene med den gamle nummerserien.

Denne håndboken erstatter etter omnummereringen håndbok 199, Takstretningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg, juni 1997.

**Vegdirektoratet, juni 2014**

## Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Statens vegvesens håndbokserie. Vegdirektoratet har ansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Denne håndboka finnes kun digitalt (PDF) på Statens vegvesens nettsider, [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

Statens vegvesens håndbøker utgis på to nivåer:

**Nivå 1:** • Oransje eller • grønn fargekode på omslaget – omfatter *normal* (oransje farge) og *retningslinje* (grønn farge) godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

**Nivå 2:** • Blå fargekode på omslaget – omfatter *veiledning* godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

### Takstretningslinjer for bompengeprojekter å offentlig veg

Nr. R 702 i Statens vegvesens håndbokserie

ISBN: 82-7207-438-9

<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>5</b>
1.1 GRUNNLAG .....	5
1.2 FORMÅL OG GENERELLE PRINSIPPER.....	5
1.3 BRUK AV TAKSTRETNINGSLINJENE .....	6
<b>2. TAKST- OG RABATTSYSTEM FOR BOMPENGEPROSJEKTER</b> .....	<b>7</b>
2.1 TAKSTSYSTEM .....	7
2.2 RABATTSYSTEM.....	7
2.3 FRITAK FOR BETALING AV BOMPENGER.....	8
2.4 SPESIELLE TAKST- OG RABATTSYSTEM FOR FERJEAVLØSNINGSPROSJEKTER .....	9
2.4.1 Takst- og rabattsystem for kjøretøy i ferjeavløsningsprosjekter.....	9
2.4.2 Takst- og rabattsystem for passasjerer i ferjeavløsningsprosjekter .....	10
2.4.3 Spesielt om takst- og rabattsystem for passasjerer i rutegående kollektivtransport i ferjeavløsningsprosjekter .....	10
2.5 OM FORHÅNDSINNKRIVING OG FERJEINNKORTINGSPROSJEKTER.....	11
2.6 SPESIELLE ORDNINGER FOR ALLE TYPER BOMPENGEPROSJEKTER.....	11
2.6.1 Fellesabonnement.....	11
2.6.2 Tidsdifferensierte takster .....	12
2.7 SPESIELLE ORDNINGER MED PASERINGSTAK I BOMPENGERINGER.....	12
2.7.1 Passeringstak pr. måned .....	12
2.7.2 Passeringstak for en kortere tidsbegrenset periode .....	12
<b>3. OM BETALING I BOMPENGEPROSJEKTER</b> .....	<b>13</b>
3.1 KONTANT BETALING.....	13
3.2 BANKKORT - KREDITTKORT MV .....	13
3.3 KLIPPEKORT/RABATTKORT .....	13
3.4 VERDIKORT ER ENNÅ IKKE GODKJENT SOM STANDARD KORTTYPE .....	13
3.5 ETTERSKUDDSBETALING.....	14
3.6 OM STANDARDISERING OG SAMORDNING AV ELEKTRONISKE KORT OG INNKREVINGSSYSTEMER.....	14
<b>4. NÆRMERE OM FRITAKSORDNINGER</b> .....	<b>15</b>
4.1 UTRYKNINGSKJØRETØY .....	15
4.2 BEGRAVELSESFØLGE .....	15
4.3 ELEKTRISKE BILER.....	16
4.4 KOLLEKTIVTRANSPORT .....	16
4.5 KJØRETØY I ARBEID PÅ VEGEN.....	16
4.6 FORFLYTNINGSHEMMEDE .....	17
4.7 MOTORSYKKE OG MOPED .....	17
4.8 DEPOSITUM FOR LÅN AV BRIKKE .....	18
4.9 KONTROLLORDNINGER .....	18
<b>5. TILLEGGSavgifter</b> .....	<b>19</b>
5.1 TILLEGGSavgift ved unnlatt betaling av bomavgift .....	19
5.2 TILLEGGSavgift ved mangel på kontanter ved passering .....	19
5.3 TILLEGGSavgift ved angrende unnlattelse av bompengebetaling.....	20
5.4 MISBRUK AV AUTOGIRO/AVTALEGIRO .....	20
5.5 TILLEGGSavgift ved irregulær passering blant passasjerer.....	20
<b>6. INNBYTTE AV UBRUKTE OG DELVIS BRUKTE KORT MV</b> .....	<b>21</b>
<b>7. ENDRING AV TAKSTER OG TAKST-, RABATT- OG BETALINGSSYSTEMER</b> .....	<b>22</b>
7.1 DELEGERT MYNDIGHET .....	22
7.2 TAKSTJUSTERING I TAKT MED PRISSTIGNING .....	22
7.3 TAKSTFRYSING .....	23
7.4 ANDRE TAKSTENDRINGER.....	23
<b>8. KLAGEBEHANDLING</b> .....	<b>25</b>

Takstretningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg. Vegdirektoratet juni 1997.

8.1 KLAGE PÅ TAKSTVEDTAK .....	25
8.1.1 Saker der vegkontoret har takstmyndighet .....	25
8.1.2 Saker der Vegdirektoratet har takstmyndighet .....	25
8.2 Klage på ilagt tilleggsavgift .....	25
<b>VEDLEGG 1</b> .....	<b>26</b>
DELEGERING AV TAKSTMYNDIGHET FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET TIL VEGDIREKTORATET .....	26
<b>VEDLEGG 2</b> .....	<b>27</b>
VEGLOVEN .....	27
FORSKRIFT OM BETALING AV TILLEGGSavgIFT VED UNNLATT BETALING AV BOMavgIFT .....	27
<b>VEDLEGG 3</b> .....	<b>28</b>
FORSKRIFT OM PARKERING FOR FORFLYTNINGSHEMMEDE .....	28

## **1. INNLEDNING**

### **1.1 Grunnlag**

Disse retningslinjene om takst- og rabattstruktur og betalingsystemer i bompengeprojekter avløser alle tidligere dokumenter vedrørende dette. Retningslinjene bygger på de prinsipper som er nedfelt i St.meld. nr 32 (1988-89) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93", St.meld. nr 46 (1990-91) "Om endrede rammebetingelser for bompengeprojekter", jfr. Innst.S.nr 16 (1991-92) og St.meld.nr 34 (1992-93) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97".

Retningslinjene omfatter bare innkreving av bompenger på offentlig veg med hjemmel i veglovens § 27, ikke bompengoordninger på privat veg etter veglovens § 56, jfr. lov om friluftslivet § 5.

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 fullstendig oversikt over brev vedrørende delegasjon av myndighet er vist i vedlegg nr 1.

Vegdirektoratet har således myndighet til å fastsette takstretningslinjene for innkreving av bompenger på offentlig veg.

### **1.2 Formål og generelle prinsipper**

Hovedformålet med bompengeinnkreving er å bidra til finansiering av vegprosjekter og annen infrastruktur i tilknytning til - eller som et alternativ til - vegutbygging.

Bak bompengeprojektene ligger lokale initiativ og ønsker om blant annet bedre vegstandard og bedre miljø samt lokal vilje til å bidra til at prosjektene blir realisert.

Brukernes nytte av utbyggingen skal gjenspeiles i takstsystemet, og alle trafikantgrupper som har nytte av et bompengeprojekt bør i prinsippet betale bompenger.

Både av hensyn til innkrevingskostnader og trafikkavvikling gjennom bomstasjonen bør takst- og rabattsystemet være enkelt.

Det er også ønskelig at takst- og rabattsystemene i stor grad er standardiserte. Sett fra trafikantenes side vil en standardisering være hensiktsmessig, særlig i de tilfeller der bomstasjoner ligger i nærheten av hverandre. Videre vil en standardisering lette all saksbehandling i forbindelse med innføring av nye eller endring av gjeldende bompengetakster. Ikke minst vil det i det lokale arbeidet med bompengesøknader være en fordel at det er klare retningslinjer for hvilke takst- og rabattopplegg som skal legges til grunn i inntektsberegningene.

Det er følgelig av stor betydning at det gjennom retningslinjer er trukket opp klare grenser for hvilke trafikantgrupper som skal betale bompenge og hvilke trafikantgrupper som skal eller kan gis fritak. For mange fritaksordninger vil både svekke prosjektets inntektsside og øke administrasjons- og innkrevingskostnadene. Uten klare avgrensninger på dette området vil det lett oppstå press fra ulike grupper for å få fritak eller særskilte rabattordninger.

### **1.3 Bruk av takstretningslinjene**

Disse takstretningslinjene gjelder inntil nye blir utgitt. Vegdirektoratet kan med brev til vegkontorene og bompengeselskapene endre satsene for grenseverdi for rabattordninger (delkapittel 2.2) og tilleggsavgifter (kapittel 5).

Takstretningslinjene skal legges til grunn ved alle nye prosjekter.

Det er (pr. juni 1997) også en målsetting å få revidert takst- og rabattsystemene ved flest mulig av de eksisterende prosjektene, slik at disse i størst mulig grad blir i samsvar med takstretningslinjene.

For enkelte av de eksisterende prosjektene kan det imidlertid oppstå konfliktsituasjoner i forhold til hensynet til lokale ønsker, prosjektets økonomi og prosjektets gjenværende driftstid, mv. Det må derfor vurderes i forhold til det enkelte prosjekt hvilke omlegginger som er hensiktsmessige.

I tillegg vil det være prosjekter der Stortinget har vedtatt ordninger som avviker fra disse takstretningslinjene. Disse skal ikke endres.

Det vises for øvrig til Vegdirektoratets følgebrev til takstretningslinjene.

## 2. TAKST- OG RABATTSYSTEM FOR BOMPENGEPROSJEKTER

Takst- og rabattstrukturen i dette kapitlet er den samme strukturen som første gang ble presentert i NVVP 1990-93 og St.meld. nr 46 (1990-91). Strukturen omtales i delkapitlene

- 2.1 Takstsystem
- 2.2 Rabattsystem
- 2.3 Fritak for betaling av bompenger

Hovedregelen er at bompengeprosjekter skal følge det takst- og rabattsystem og de fritaksordninger som følger av ovennevnte delkapitler.

Imidlertid har Stortinget åpnet for at det for visse kategorier av prosjekter og trafikantgrupper kan innføres andre ordninger. Disse vil bli presentert i delkapitlene

- 2.4 Spesielle takst- og rabattsystemer for ferjeavløsningsprosjekter
- 2.5 Om forhåndsinnkreving og ferjeinnkortingsprosjekter
- 2.6 Spesielle ordninger for alle typer bompengeprosjekter
- 2.7 Spesielle ordninger med passeringstak i bompengeringer

### 2.1 *Takstsystem*

Følgende takstgrupper skal benyttes for kjøretøyer:

- Moped/motorsykkel
- Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg
- Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg

Kjøretøy med tilhenger betaler kun bompengetakst etter trekkvognens tillatte totalvekt.

(Moped/motorsykkel kan fritas for betaling når praktiske hensyn tilsier dette, kfr. delkapittel 2.3 Fritak for betaling av bompenger, samt kapittel 4 Nærmere om fritaksordninger.)

### 2.2 *Rabattsystem*

Følgende rabattordning for kjøretøyer skal benyttes:

- 50 passeringer - 30 prosent rabatt
- 350 passeringer - 40 prosent rabatt
- 700 passeringer - 50 prosent rabatt

Der det tas betaling kun en veg for tur/returreise (envegsinnkreving), halveres kravet til antall passeringer for å få rabatt. Det skal opprettes ordninger med klippekort/rabattkort.



Når prisen på et 700-turers klippekort/rabattkort overstiger kr 6 000,- for lette kjøretøy, skal følgende rabattordning benyttes:

- 50 passeringer - 30 prosent rabatt
- 250 passeringer - 40 prosent rabatt
- 500 passeringer - 50 prosent rabatt

Dersom 500 passeringer fortsatt gir et kontantutlegg på mer enn kr 6 000,- for lette kjøretøy, kan det vurderes en relativ reduksjon i antall passeringer for alle rabattgrupper, slik at kontantutlegget for høyeste rabattsats ikke overstiger dette beløpet for lette kjøretøy.

Slike reduksjoner skal ikke innføres når grensebeløpet overskrides ved justering av takstene på grunn av prisstigning.

Det er Vegdirektoratet som godkjenner beløpsgrenser, mv.

Ovennevnte rabatter forutsetter forskuddsbetaling, som er hovedregelen for betaling.

Ved ordninger med etterskuddsbetaling skal rabatten være vesentlig lavere, maksimalt 30 %. Rabatten bør differensieres avhengig av antall kjørte turer. Denne graderingen avhenger av rabattsystemet for forskuddsbetaling.

Det vil som hovedregel ikke bli gitt tillatelse til å innføre abonnementsløsninger som gir mulighet for et ubegrenset antall passeringer pr. måned eller år (såkalte periodeabonnementer).

Kfr. for øvrig kapittel 3 Om betaling i bompengeprojekter.

### **2.3 Fritak for betaling av bompenger**

Følgende trafikantgrupper skal som hovedregel ikke betale bompenger:

- Syklende og gående
- Passasjerer i alle typer kjøretøy (Passasjerbetaling kan likevel være nødvendig i ferjeavløsningsprosjekter, jfr. delkapittel 2.4)
- Uniformerte utrykningskjøretøy, samt sivile utrykningskjøretøy i tjenesteoppdrag
- Kjøretøy i merket begravellesfølge
- Elektriske biler med drivstoffkode 5 i vognkortet
- Kollektivtransport-kjøretøy i rute (Dette kan likevel være aktuelt i ferjeavløsningsprosjekter, jfr. delkapittel 2.4)
- Kjøretøy som i forbindelse med arbeid på bomvegen må passere bomstasjonen  
Slike fritak gjelder likevel ikke i bompengeringer
- Forflytningshemmede (Fritaket gjelder kun i bomringer)

Mopeder og motorsykler kan fritas for betaling når praktiske hensyn tilsier dette, kfr. delkapittel 4.7 (Nærmere om fritaksordninger for motorsykkel og moped).

Fritaksordningene ovenfor - og gjennomføringen av dem - er nærmere omtalt i delkapittel 2.4 Spesielle takst- og rabattsystem for ferjeavløsningsprosjekter, samt kapittel 4 Nærmere om fritaksordninger. Fritaket for gående og syklende anses imidlertid for å være selvforklarende, det gjelder uansett og er følgelig ikke utdypet noe videre.

## **2.4 Spesielle takst- og rabattsystem for ferjeavløsningsprosjekter**

Også for ferjeavløsningsprosjekter er hovedregelen at takst- og rabattstrukturen i delkapittel 2.1 og 2.2 skal benyttes, samt at fritaksordningene i delkapittel 2.3 skal gjelde.

Dette innebærer blant annet at det som hovedregel også i slike prosjekter skal være betalingsfritak for passasjerer og kollektivtrafikken.

Betaling fra disse trafikantgruppene skal ifølge Stortinget likevel kunne vurderes for ferjeavløsningsprosjekter med liten trafikk, når det er lokal enighet om dette og økonomien i prosjektet er avhengig av slik betaling. Det samme gjelder mulighet for å kunne nytte tre takstgrupper for kjøretøyer, istedet for to. En økning til tre takstgrupper vil kunne gi en økning i inntektsgrunlaget som kan ha betydning ved marginale prosjekter.

Både passasjerer og kollektivtrafikken betaler på ferjene. Derfor ville det kunne virke urimelig at et ferjeavløsningsprosjekt ikke lot seg realisere fordi det ikke var mulighet for å ta betaling fra disse trafikantgruppene.

Ved ferjeavløsningsprosjekter har Stortinget således åpnet for at følgende takst- og rabattsystem - helt eller delvis - kan benyttes, forutsatt at det foreligger lokalpolitiske vedtak om dette og at prosjektets økonomi er avhengig av en slik ordning.

### **2.4.1 Takst- og rabattsystem for kjøretøy i ferjeavløsningsprosjekter**

For kjøretøy kan følgende takstgrupper benyttes:

- Moped/motorsykkel
- Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg eller lengde under 6,0 meter
- Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg og lengde fra og med 6,0 til og med 12,4 meter
- Kjøretøy og vogntog med lengde over 12,4 meter
- Kollektivtransport-kjøretøy i rute

Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg eller lengde under 6,0 meter betaler ikke tillegg for tilhenger.

Følgende rabattgrupper kan benyttes:

- 40 turer - 40 prosent rabatt
- 40 turer - 50 prosent rabatt kun til rutegående kollektivtransport

Der det tas betaling bare en veg for tur/returreise (envegsinnkreving), halveres kravet til antall passeringer for å få rabatt. Da oppnås følgelig hhv 40 % og 50 % rabatt for 20 turer.

Ovennevnte rabattgrupper forutsetter forskuddsbetaling. Ved ordninger med etterskuddsbetaling skal rabatten være vesentlig lavere, maksimalt 30 %.

#### **2.4.2 Takst- og rabattsystem for passasjerer i ferjeavløsningsprosjekter**

Dersom prosjektet krever at det innføres bompenger for passasjerer i kjøretøy, legges følgende takstsystem til grunn:

##### **Enkeltbilletter:**

Voksne (fra og med fylte 16 år)  
Barn (fra og med fylte 4 år til 16 år) - halv pris i forhold til voksen takst  
Barn under 4 år er fritatt for betaling

Følgende passasjerrabatter kan innvilges:

Minimum 10 turer - 20 % rabatt  
40 turer - 40 % rabatt

Der det tas betaling bare en veg for tur/returreise (envegsinnkreving), halveres kravet til antall passeringer for å få rabatt. Da oppnås følgelig 20 % rabatt for minimum 5 tur/returreiser og 40 % rabatt for 20 tur/returreiser.

**Rabattkort/klippekort** utstedes; ett for voksne og ett for barn. Kortene er upersonlige og kan derfor benyttes av flere.

Det gis ikke honnørrabatt, rabatt til vernepliktig personell eller sivile tjenestepliktige.

#### **2.4.3 Spesielt om takst- og rabattsystem for passasjerer i rutegående kollektivtransport i ferjeavløsningsprosjekter**

Dersom prosjektet krever at det innføres bompenger for passasjerer i kjøretøy, og der det gjøres lokalpolitisk vedtak om passasjerbetaling også i rutegående kollektivtransport, bør det samme takst- og rabattsystem som ovenfor gjelde for passasjerene (kfr. 2.4.2).

I tillegg kan det innføres **månedskort for voksne** kollektivpassasjerer. Månedskortet skal være personlig og utstedes med foto for en bestemt person. Prisen for månedskortet (med et fritt antall reiser pr. måned) settes til 13 ganger enkeltbillettakst (bompengetakst) for voksne på strekninger med bompengeneinnkreving i begge retninger. På strekninger der det tas betaling bare en veg for tur/returreise (envegsinnkreving), halveres beløpet.

Det gis også adgang for bompengeselskapet til å inngå kontrakt for eksempel med et kollektivselskap om en **skolekortordning** i anlegget, med en prisavregning basert på 40 % rabatt i forhold til enkeltbillettakst for barn (eventuelt voksen). Alder ved skoleårets begynnelse legges til grunn for hele skoleåret. De skolebarn kontrakten gjelder, må utstyres med hensiktsmessig legitimasjon.

Ovennevnte hovedregler om takster og -rabatter osv. for kollektivpassasjerer kan fravikes dersom det er lokalpolitisk enighet og dersom økonomien i bompengeprojektet tillater dette.

Alle passasjertakster for bomanlegget kan også integreres mer eller mindre fullstendig i takstene til kollektivselskap/fylkeskommune, eksempelvis slik at passasjerene slipper å utstyre seg med "ett månedskort for bussen og ett for bommen". Slik integrasjon forutsetter at det etableres hensiktsmessige avregningsordninger mellom bompengeselskap og kollektivselskap.

Det kan også tillates at kollektivselskap og/eller fylkeskommune direkte påvirker hvilke totale takster (sum kollektivtakst + bompengetakst) som publikum blir stilt overfor ved å reise kollektivt på en rutestrekning med bompenger for passasjerer, eksempelvis ved å subsidiere passasjertakstene i bomanlegget i enkelte år. Forutsetningen er også her at det etableres en hensiktsmessig avregningsordning mellom bompengeselskap og kollektivselskap som sikrer at bompengeselskapet får avregnet korrekt betaling for passasjerene etter gjeldende bomtakstregulativ.

## **2.5 Om forhåndsinnkreving og ferjeinnkortingsprosjekter**

Ved forhåndsinnkreving (definert som innkreving av bompenger før anlegget åpner for trafikk) og ved ferjeinnkortingsprosjekter innkreves bompenger i ferjesambandet.

I slike tilfeller skal ferjetakstregulativet av praktiske årsaker benyttes fullt ut ved at bompengene kommer som soneforhøyelse(r).

## **2.6 Spesielle ordninger for alle typer bompengeprosjekter**

### **2.6.1 Fellesabonnement**

Som hovedregel kan det for alle prosjekter gis anledning til å knytte to kjøretøyer til en rabattordning, så lenge rabattordningen baserer seg på betaling pr. passering. Dette kan eksempelvis skje ved at rabattordningen knyttes til kjøretøyenes registreringsnummer. Det forutsettes etablert et kontrollsystem som sørger for at begrensningen til to kjøretøy håndheves, men som samtidig ikke er i strid med Datatilsynets krav til ivaretagelse av personvern, osv.

Bompengeselskapet kan også gi næringslivs- og kollektivtransportselskaper anledning til å knytte mer enn to kjøretøy til en rabattordning, så lenge rabattordningen baserer seg på betaling pr. passering, ved å etablere såkalte firmaabonnement. Kjøretøyene må tilhøre samme vektklasse. Betingelsen er også her at det etableres et kontrollsystem som sørger for at

ordningen ikke misbrukes, men som samtidig ikke er i strid med Datatilsynets krav til ivaretagelse av personvern, osv.

### **2.6.2 Tidsdifferensierte takster**

Det er anledning til å innføre tidsdifferensierte bompengetakster ved prosjekter der høy trafikk i rushtiden er hovedårsaken til behovet for vegutbygging.

En forutsetning for å innføre tidsdifferensierte bompengetakster er at det foreligger lokalpolitiske vedtak om dette.

Ordningen må innrettes mot de daglige trafikanter, det vil si trafikanter med rabattkort/klippe-kort/abonnementsordninger. En innføring av tidsdifferensierte bompengetakster forutsetter derfor vanligvis elektroniske innkrevningssystemer. Dersom andelen som betaler manuelt eller i myntautomat er liten, kan disse betalingstypene unntas fra tidsdifferensieringen dersom dette forenkler en innføring av ordningen.

Ordningen skal godkjennes av Vegdirektoratet.

## **2.7 Spesielle ordninger med passeringstak i bompengeringer**

### **2.7.1 Passeringstak pr. måned**

Det er anledning til å innføre månedlige passeringstak i bompengeringer dersom takstsystemet baserer seg på betaling pr. passering, og dersom økonomien i prosjektet ikke blir vesentlig svekket av tiltaket. Passeringstaket gjelder for ett kjøretøy og ordningen krever et elektronisk innkrevningssystem. Størrelsen på passeringstaket (det vil si maksimalt antall passeringer det skal betales for pr. måned) avhenger av bompengordningen, herunder i hvor stor del av døgnet innkrevningen foretas, og hvordan bommene er plassert i forhold til det lokale bosettingsmønsteret.

Ordningen skal godkjennes av Vegdirektoratet.

### **2.7.2 Passeringstak for en kortere tidsbegrenset periode**

Det er anledning til å innføre et system der en begrenser betalingen fra den enkelte trafikant innenfor en kortere tidsbegrenset periode, for eksempel 1 time. Denne rabattordningen kan bare gjelde i bomringer der takstsystemet baserer seg på betaling pr. passering og det er elektronisk innkreving. Ordningen gjelder for ett kjøretøy. Kjøretøyet må være registrert på et rabattkort/klippe-kortabonnement. Periodens lengde vil avhenge av lokale forhold og vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle.

Ordningen skal godkjennes av Vegdirektoratet.

### **3. OM BETALING I BOMPENGEPROSJEKTER**

Hovedregelen er at det skal tas betaling pr. passering ved kontant betaling eller i form av klipp i et på forhånd betalt (forhåndsbetalt) rabattkort/klippekort.

Det kan også gis tillatelse til ordninger med etterskuddsbetaling, kfr. delkapittel 3.5.

#### **3.1 *Kontant betaling***

Kontant betaling skal alltid kunne skje, enten til betjening eller til (mynt-)automat.

Det skal alltid kunne betales med gangbare norske mynter og/eller sedler.

Bompengeselskapet kan tillate betaling med utenlandsk valuta.

#### **3.2 *Bankkort - kredittkort mv***

Bompengeselskapet kan også tillate bruk av bankkort, kredittkort, mv., forutsatt at den korrekte bompengavgiften kommer ubeskåret til inntekt for bompengeselskapet. Dersom selskapet eksempelvis må betale en viss andel av bomavgiften i gebyr til kartselskapet e.l., skal ordningen som hovedregel ikke godtas.

#### **3.3 *Klippekort/rabattkort***

Klippekort/rabattkort skal som hovedregel forhåndsbetales, kfr. likevel delkapittel 3.5.

Klippekort/rabattkort kan være manuelle kort eller "elektroniske kort". Til sistnevnte gruppe hører ulike typer av magnetstripekort, IC-kort med eller uten kontakter, elektroniske brikker montert i kjøretøy, m. fl.

Vegdirektoratet angir krav til teknisk løsning og skal alltid forhåndsgodkjenne denne, herunder godkjenne valg av kort- og brikkeformat mv. til bruk i bompengeanlegget, kfr. dessuten delkapittel 3.6 nedenfor.

Ved bruk av elektroniske kort/brikker kan det etableres autogiro-/avtalegiro-ordninger.

#### **3.4 *Verdikort er ennå ikke godkjent som standard korttype***

Vegdirektoratet har (pr. juni 1997) ennå ikke godkjent verdikort som standard korttype til bruk i bompengeprosjekter, men det foregår utprøving av (elektroniske) verdikort i enkelte bompengesamband.

Verdikort vil bli innarbeidet i senere utgaver av takstretningslinjene.

### **3.5 Etterskuddsbetaling**

I prosjekter med elektronisk innkreving gis det anledning til at abonnenter kan betale på etterskudd dersom det foreligger en bankavtale om bruk av autogiro eller avtalegiro. Avregning bør skje månedsvis.

Etterskuddsbetaling kan maksimalt gi 30 prosent rabatt. Rabatten bør differensieres avhengig av antall kjørte turer, og graderingen avhenger av rabattsystemet for forskuddsbetaling.

Det er et generelt prinsipp at etterskuddsbetaling skal gi vesentlig dårligere rabatt enn forskuddsbetaling. Ordningen skal godkjennes av Vegdirektoratet før selskapet kan ta den i bruk.

### **3.6 Om standardisering og samordning av elektroniske kort og innkrevingssystemer**

Vegdirektoratet har som langsiktig målsetting å legge til rette for en best mulig harmonisering av systemer/kort/brikkeløsninger mv. for bompengenneinnkreving i landet og arbeider med dette på flere måter, blant annet ved å utarbeide ulike håndbøker.

Det er av hensyn til trafikantene eksempelvis ønskelig å legge til rette for mulig framtidig "sambruk" av elektroniske kort/brikker i flere bompengesamband og riksvegferjesamband i landet. Premissene for slik standardisering og samordning krever imidlertid flere viktige avklaringer og tilrettelegging mv. som ennå vil ta tid.

Løsninger på dette området vil blant annet bli innarbeidet i senere utgaver av takstretningslinjene.

## 4. NÆRMERE OM FRITAKSORDNINGER

Følgende trafikantgrupper skal som hovedregel ikke betale bompenger, kfr. delkapittel 2.3:

- Syklende og gående
- Passasjerer i alle typer kjøretøy (Passasjerbetaling kan likevel være nødvendig i ferjeavløsningsprosjekter, jfr. delkapittel 2.4)
- Uniformerte utrykningskjøretøy, samt sivile utrykningskjøretøy i tjenesteoppdrag
- Kjøretøy i merket begravellesfølge
- Elektriske biler med drivstoffkode 5 i vognkortet
- Kollektivtransport-kjøretøy i rute (Dette kan likevel være aktuelt i ferjeavløsningsprosjekter, jfr. delkapittel 2.4)
- Kjøretøy som i forbindelse med arbeid på bomvegen må passere bomstasjonen  
Slike fritak gjelder likevel ikke i bompengeringer
- Forflytningshemmede (Fritaket gjelder kun i bomringer).

Mopeder og motorsykler kan fritas for betaling når praktiske hensyn tilsier dette.

Fritaksordningene ovenfor - og gjennomføringen av dem - er nærmere omtalt i delkapittel 2.4  
Spesielle takst- og rabattsystem for ferjeavløsningsprosjekter, samt nedenfor. Fritaket for gående og syklende anses imidlertid for å være selvforklarende, det gjelder uansett og er følgelig ikke utdypet noe videre.

### 4.1 Utrykningskjøretøy

Fritaket gjelder alle uniformerte utrykningskjøretøy og sivile utrykningskjøretøy i tjeneste.

Som uniformerte utrykningskjøretøy regnes kjøretøy med spesiell dekor og fast monterte, godt synlige blålys. Som sivile utrykningskjøretøy regnes alle andre kjøretøy som er definert som dette i vognkortet.

Utrykningskjøretøy under utrykning (med bruk av blålys) kan passere i det felt som passer best uten å stoppe. Øvrige passeringer skal som hovedregel skje i manuelt betjent felt. Sivile utrykningskjøretøy skal vise vognkort.

Uniformerte utrykningskjøretøy som hyppig passerer bomstasjoner kan få fri abonnementsordning (gratisabonnement) der slik ordning finnes.

### 4.2 Begravellesfølge

Kjøretøy i begravellesfølge skal være merket spesielt.

Begravellesfølge kan passere i det felt som passer best uten å stoppe.



Ved passering i abonnements- eller automatfelt må den ansvarlige for følget (som vanligvis er et begravningsbyrå) gi beskjed til bompengeselskapet om antall kjøretøy som var med i følget. Beskjed skal gis så snart som mulig etter passering.

#### **4.3 Elektriske biler**

Fritaket gjelder kjøretøy som kun er elektrisk drevet og som har drivstoffkode 5 i vognkortet.

Slike kjøretøy kan gis gratisabonnement i bomsystemer med elektronisk innkreving e.l. ved at de utstyres med elektronisk brikke eller annet kort som benyttes ved passering i abonnements- eller automatfelt.

Kjøretøy uten slikt gratisabonnement må framvise vognkort ved passering i betjent felt.

Kjøretøy uten gratisabonnement som passerer i felt bare beregnet for abonnenter eller felt bare for betaling i automat, kan ilegges tilleggsavgift for unnlatt betaling av bomavgift.

Der det er passasjerbetaling skal passasjerene likevel betale; fritaket gjelder kun kjøretøyet.

#### **4.4 Kollektivtransport**

Fritaket gjelder kun rutegående kollektivtransport. Med kollektivtransport menes her "persontransport i rute med motorvogn" ifølge samferdselslovens § 3 (kfr. Lov av 4. juni 1976 nr. 63 om samferdsel, med senere endringer og tilhørende forskrifter).

Som hovedregel skal verken kollektivtransport-kjøretøy eller -passasjerer betale bompenger. Delkapittel 2.4 Spesielle takst- og rabattsystem for ferjeavløsningsprosjekter angir imidlertid at det på visse betingelser kan være aktuelt med betaling for enten kollektivtransport-kjøretøyet, -passasjerene eller begge deler.

Fritaket for kollektivtransport definert som i rute etter samferdselsloven, medfører at det ikke skal gis fritak for drosjer, reiseselskap, turbusser e.l. og for eksempel heller ikke gis fritak for arbeidsbusser opprettet av bedrift/institusjon som tilbud til sine egne ansatte.

#### **4.5 Kjøretøy i arbeid på vegen**

Fritaket gjelder vegmyndighetens kjøretøy eller kjøretøy som arbeider for vegmyndigheten, når slikt kjøretøy er i arbeid med anlegg, drift eller vedlikehold på den aktuelle bomvegstrækningen. Fritaket gjelder likevel ikke i bomringer.

#### **4.6 Forflytningshemmede**

Kjøretøy for transport av forflytningshemmede er fritatt for betaling av bompenger i **bompengeringer** dersom de tilhører en av følgende grupper:

1. Kjøretøy der bilfører og/eller passasjer har parkeringstillatelse i henhold til Forskrift om parkering for forflytningshemmede § 2 punkt a), b) og c). Fritak gis bare når parkeringstillatelsen er utstedt med en varighet på minst 2 år.
2. Kjøretøy tilhørende organisasjoner og institusjoner som får utstedt parkeringstillatelse etter § 2 punkt d) i samme forskrift.
3. Utenlandsk statsborger som er forflytningshemmet og som kan fremlegge bevis merket med det internasjonale symbolet for forflytningshemmede og navnet til den berettigede eller kjennemerket på kjøretøyet.

Den fullstendige forskriftsteksten er gjengitt i vedlegg 3.

I bomsystemer med elektronisk innkreving eller lignende, anbefales det at bompengeselskapet utsteder gratisabonnement til enkeltkjøretøy dersom den forflytningshemmede kan fremvise parkeringstillatelse som inneholder kjøretøyets registreringsnummer.

Gyldigheten av slikt gratisabonnement bør være maksimalt 1 år. Dersom parkeringstillatelsen er gitt for en bestemt person, skal denne personen være tilstede ved fornyelse av gratisabonnementet.

Kjøretøy uten slikt gratisabonnement må framvise parkeringsbeviset i manuelt betjent felt. Kjøretøy med parkeringsbevis, men uten abonnementsordning, og som passerer i felt bare beregnet for abonnenter eller felt bare for betaling i automat, kan ilegges tilleggsavgift for unnlatt betaling av bomavgift.

#### **4.7 Motorsykkel og moped**

Motorsykler og mopeder kan fritas for betaling av bompenger. I hovedsak vil slikt fritak kunne gjelde i bompengeringer i byer og tettsteder samt andre steder hvor det er praktiske problemer med å kreve betaling fra denne gruppen, fare for at krav om bompengebetaling kan føre til at kjøretøyene benytter fortau, gang- og sykkelveger, eller der det benyttes ubetjente stasjoner.

Fritak er mest aktuelt i bomstasjoner med felt for elektroniske abonnementsløsninger og bruk av brikker. Brikker for slike betalingsordninger kan vanligvis ikke monteres på motorsykler og mopeder, samtidig som det i slike felt ikke er mulig med automatisk overvåking av irregulære passeringer med slike kjøretøy, fordi de ikke har kjennemerke foran og fører benytter hjelm som hindrer gjenkjennelse av ansikt.

#### **4.8 *Depositum for lån av brikke***

Bompengeselskapet gis anledning til å kreve depositum for lån av elektronisk brikke, magnetkort e.l. til forflytningshemmede, elektriske biler eller andre kjøretøy som gis gratisabonnement fordi de er fritatt for betaling.

#### **4.9 *Kontrollordninger***

Av hensyn til både trafikkstatistikk og kontroll av regnskaper, skal også alle passeringer i bomstasjonen av kjøretøy som er fritatt for betaling, registreres. Det skal også registreres hvorfor kjøretøyet er fritatt.

Kontrollsystemer og -ordninger må ikke være i strid med Datatilsynets krav til ivaretagelse av personvern, osv.

## 5. TILLEGGSavgIFTER

Det understrekes at formålet med tilleggsavgiftene kun er å dekke de ekstra administrasjonskostnadene som bompengeselskapet får ved en irregulær passering.

### 5.1 *Tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift*

Hjemmelen for denne tilleggsavgiften er "Forskrift om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift", fastsatt av Samferdselsdepartementet 23. august 1988 med hjemmel i vegloven § 27, se vedlegg 2.

Det skal ilegges en tilleggsavgift på kr 300,- ved unnlatt betaling av bompenger. Tilleggsavgiften betales i tillegg til bompengetaksten.

En giro, pålydende summen av tilleggsavgift og bompengeavgift, sendes eier av kjøretøyet. Betalingsfristen er på 3 uker etter at underretning om ilagt tilleggsavgift er kommet fram. Dersom giroen ikke er betalt innen betalingsfristen, økes tilleggsavgiften med 50 prosent til kr 450,-. Dersom avgiften fortsatt ikke er betalt innen ytterligere 3 uker, kan bompengeselskapet sende krav om inkasso.

Vegdirektoratet gjør oppmerksom på at dette beløpet maksimalt kan være kr 450,- pr. passering pluss taksten som ikke er betalt. Det er altså ikke anledning til å ilegge inkassogebyr eller andre former for utenomrettslige tilleggsavgifter utover disse 450,- kronene. Vegdirektoratet anbefaler at selskapene først purrer før kravet sendes til inkasso.

Hovedregelen er at det ilegges tilleggsavgift hver gang det passerer irregulært.

Vegdirektoratet kan likevel tillate at det ilegges kun én tilleggsavgift pr. uke (7 hele dager fra første irregulære passering). I praksis vil dette innebære at kjøretøy som passerer irregulært mer enn en gang pr. uke kun betaler én tilleggsavgift samt bomavgiften for de turer som det ikke er betalt for. Ordningen vil først og fremst være aktuell i prosjekter med elektronisk innkreving eller periodeabonnemeter.

### 5.2 *Tilleggsavgift ved mangel på kontanter ved passering*

Dersom en mangler kontanter ved passering av en bomstasjon, skal det fylles ut en giroblankett/talong (en "passeringsgiro" som angir tid, sted, dato, kjøretøyets førers navn og kjøretøyets registreringsnummer. Fører må underskrive denne talongen.

Tilleggsavgiften ved mangel av kontanter er **inntil kr 30,-** og kommer i tillegg til bompengetaksten. Betalingsfristen er 3. virkedag etter utstedelse. Betjenten i bomstasjonen bør minne om betalingsfristen. Dersom betalingsfristen ikke overholdes, sendes en "straffegiro" pålydende summen av bompengetaksten og tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift. Vilåårene skal klart fremgå av giroblankett eller talong.

Videre i saksgangen følges tidsfrister som angitt under delkapittel 5.1 Tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift. Dersom selskapet ønsker å purre før det ilegges tilleggsavgift, gjør Vegdirektoratet oppmerksom på at selskapene ikke har hjemmel til å ilegge purregebyr.

### **5.3 Tilleggsavgift ved angrende unnlattelse av bompengebetaling**

Dersom kjøretøyets fører angrer en unnlattelse av bompengebetaling, skal vedkommende kunne henvende seg i bomstasjonen, hos bompengeselskapet eller hos selskapets kommisjonærer innen 24 timer og få utstedt en "angregiro". Også i dette tilfellet må fører underskrive en talong med tid, sted, dato, kjøretøyets førers navn og kjøretøyets registreringsnummer.

Tilleggsavgiften ved angrende unnlattelse av betaling er **inntil kr 30,-** og kommer i tillegg til bompengetaksten. Betalingsfristen er 3. virkedag etter utstedelse. Betjenten i bomstasjonen bør minne om betalingsfristen. Dersom betalingsfristen ikke overholdes, sendes en "straffegiro" pålydende summen av bompengetaksten og tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift. Vilåårene skal gå klart frem av giroblankett eller talong.

Videre i saksgangen følges tidsfrister som angitt under delkapittel 5.1 Tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift. Dersom selskapet ønsker å purre før det ilegges tilleggsavgift, gjør Vegdirektoratet oppmerksom på at selskapene ikke har hjemmel til å ilegge purregebyr.

### **5.4 Misbruk av autogiro/avtalegiro**

Dersom en abonnent tilknyttet autogiro/avtalegiro ikke har dekning på konto når beløp skal trekkes, anbefaler Vegdirektoratet at selskapet skriver et brev til abonnenten der vedkommende gjøres oppmerksom på forholdet og at passering vil bli registrert som sniking dersom ikke saldoen er gjort opp i løpet av 14 dager. Dersom det etter 14 dager fortsatt ikke er penger på kontoen, stoppes avtalen. Ubetalte passeringer skal da behandles som "ulovlige" passeringer, og ilegges tilleggsavgift etter reglene i delkapittel 5.1 Tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift.

### **5.5 Tilleggsavgift ved irregulær passering blant passasjerer**

Hvis det er åpenlyst at passasjerer går ut av et kjøretøy med tanke på å sette seg inn igjen etter å ha spasert forbi bomstasjonen, defineres dette som omgåelse av avgiftsplikten. Kjøretøyet skal da holdes igjen inntil både kjøretøy- og passasjeravgiften er betalt. Hvis ikke tilstrekkelig avgift blir betalt, gis det tillatelse til å ilegge en tilleggsavgift på kr 300,- i tillegg til manglende bompengetakst. Tilleggsavgiften rettes mot eieren av kjøretøyet og ikke passasjereren. Bileier har ansvar for at riktig takst blir betalt. Saksgang og tidsfrister følger reglene i delkapittel 5.1 Tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift.

## 6. INNBYTTE AV UBRUKTE OG DELVIS BRUKTE KORT MV

Følgende regler skal gjelde for alle bompengeselskap ved innbytte av rabattkort/klippekort:

Prisen på rabattkortet/klippekortet divideres på antall klipp og multipliseres med antall gjenstående klipp for å finne fram til det beløp som refunderes.

Det minste antall klipp som refunderes er 5 klipp.

For prosjekter som har periodeabonnement skal følgende innbytteordning praktiseres:

Månedabonnement: Ingen refusjon.

Halvårsabonnement: Hovedregel: Abonnementsprisen refunderes med fratrukk av månedskortprisen for det antall måneder kortet har vært i bruk. Dersom det ikke tilbys månedabonnement, refunderes hele gjenstående måneder med 1/6 av prisen på abonnementet.

Årsabonnement: Hovedregel ved opphør av avtalen før det er gått et halvt år: Årsabonnementsprisen refunderes med fratrukk av månedskortprisen for det antall måneder kortet har vært i bruk. Dersom det ikke tilbys månedabonnement, refunderes hele gjenstående måneder med 1/12 av prisen på årsabonnementet.

Hovedregel ved opphør av avtalen etter det er gått et halvt år: Årsabonnementsprisen refunderes med fratrukk av halvårskortprisen pluss månedskortprisen for det antall måneder kortet har vært i bruk utover det første halve året.

Dersom det ikke tilbys månedabonnement og/eller halvårsabonnement, refunderes hele gjenstående måneder med 1/12 av prisen på årsabonnementet.

Hovedregel ved takstendringer er at ubrukte og delvis brukte rabattkort kan benyttes i en måned etter datoen for gjennomføringen av takstendringen. Etter en måned kan rabattkort fortsatt innbyttes etter ovennevnte regler, innenfor en periode av ytterligere fem måneder.

I systemer med elektroniske kort/brikker/abonnementsordninger kan det aksepteres avvikende løsninger for innbytte/refusjon ved takstendringer, herunder omregning av gjenstående klipp, osv. En forutsetning er at den alternative løsningen ikke er mindre gunstig for kunden enn etter ovennevnte regler.

Tapte kort erstattes ikke.

## **7. ENDRING AV TAKSTER OG TAKST-, RABATT- OG BETALINGSSYSTEMER**

### **7.1 Delegert myndighet**

Med virkning fra 1. juli 1992 fikk vegkontorene delegert myndigheten til å godkjenne prisjusteringer av takster og rabatter når takst- og rabattsystemet er i henhold til gjeldende retningslinjer eller godkjent av Vegdirektoratet etter 1. mars 1992.

### **7.2 Takstjustering i takt med prisstigning**

Vegkontorene har myndighet til å prisjustere takstene i henhold til konsumprisindeksen. Ved en prisjustering av enhetstaksten må også rabattsystemet justeres tilsvarende slik at rabattsatsene holdes fast. I slike saker kreves det ikke lokalpolitisk behandling. Det er opp til vegkontoret å vurdere om slike konsumprisjusteringer likevel skal gjøres til gjenstand for lokalpolitisk behandling/orientering.

Vegkontorene kan om nødvendig gi bompengeselskapene signaler om at de bør søke om å justere takstene i henhold til konsumprisindeksen, dersom prisutviklingen tilsier dette. Det presiseres imidlertid at en slik justering ikke behøver å finne sted hvert år, så lenge takstene over tid følger utviklingen til konsumprisindeksen.

Det er lagt opp til følgende saksgang for konsumprisjusteringer:

Bompengeselskapet skal årlig vurdere takstene med utgangspunkt i selskapets økonomi og forutsetningene ved stortingsbehandlingen. I den forbindelse bør selskapet underrette vegkontoret om planlagte endringer for det kommende år.

Bompengeselskapet søker vegkontoret om prisjustering.

Søknad om prisjustering skal være vegkontoret i hende 3 måneder før planlagt gjennomføring av endringen.

Vegkontoret godkjenner justeringen i henhold til gjeldende retningslinjer.

Vegdirektoratet orienteres om godkjenningen samtidig som bompengeselskapet blir orientert, det vil si før prisjusteringen gjennomføres.

Vedtak skal kunngjøres senest 4 - 6 uker før gjennomføring. Bompengeselskapet skal sørge for offentlig kunngjøring av endringer i takster og rabatter. Bompengeselskapet dekker kostnaden ved slik kunngjøring. Kunngjøringen skal blant annet inneholde opplysninger om klageadgang. Følgende ordlyd benyttes: "Takstendringene kan påklages til Vegdirektoratet innen 3 uker fra kunngjøring. Klagen sendes vegkontoret".

Hvis vegkontoret fastholder vedtaket, sendes saken med vegkontorets innstilling til Vegdirektoratet. Gjenpart sendes klageren, med orientering om innstillingen. Klageren har 14 dagers frist på å uttale seg angående innstillingen. Vegdirektoratet har avgjørelsesmyndighet i slike klagesaker.

Vegkontorets takstvedtak gjelder inntil Vegdirektoratet har behandlet klagen. Vegdirektoratet returnerer sitt svar direkte til klageren, med kopi til vegkontoret og selskapet.

### **7.3 Takstfrysing**

Vegdirektoratet kan akseptere at det for prosjekter med svært god økonomi gis anledning til å fryse takstene for en planlagt periode. Dette innebærer at takstene holdes faste i nominelle (løpende) kroner. I en periode med konsumprisstigning vil takstfrysing medføre reeltakstnedgang. Planlagt takstfrysing over en periode (for eksempel for resten av innkrevningstiden i et prosjekt) skal gjennomføres i samråd med vegkontoret og godkjennes av Vegdirektoratet.

### **7.4 Andre takstendringer**

Alle endringer i takst- og rabattsystemet utover justeringer i henhold til konsumprisindeksen (delkapittel 7.2), skal godkjennes av Vegdirektoratet. Dette gjelder også prøveordninger.

Vegdirektoratet vil påpeke at en generelt ikke vil godkjenne søknader om lavere takster i prosjekter hvor økonomien er bedre enn forutsatt. Dette skal i stedet komme brukerne til gode i form av kortere nedbetalingstid og dermed reduserte totalkostnader. Imidlertid vil det i prosjekter med en vesentlig bedre økonomi enn forutsatt og der sannsynligheten for en negativ utvikling er liten, kunne bli vurdert om takstene skal reduseres. Vegdirektoratet vil da foreta en økonomisk vurdering av gevinstene ved en kortere bompengeperiode kontra gevinstene ved en redusert trafikkavvisning som en følge av lavere takster.

For prosjekter der økonomien generelt er svekket, har Vegdirektoratet myndighet til å øke takstene med inntil 20 prosent utover prisstigning i løpet av prosjektets innkrevningstid.

For prosjekter der økonomien er svekket spesielt på grunn av omlegging av takst- og rabattsystemet, har Vegdirektoratet myndighet til å øke takstene med i gjennomsnitt inntil 5 prosent ut over prisstigningen.

Det er lagt opp til følgende saksgang for endringer i takst- og rabattsystemet unntatt konsumprisjusteringer:

Vegdirektorat eller vegkontor kan om nødvendig ta kontakt med bomselskapet for å påpeke behovet for å øke takster eller endre takst- og rabattsystem.



Bompengeselskapet sender søknad om endring i takster/takst- og rabattsystem til vegkontoret. Ved allerede igangsatte prosjekter bør selskapet årlig vurdere takst- og rabattsystemet med utgangspunkt i gitte forutsetninger ved stortingsbehandlingen.

Vegkontoret gjør en faglig vurdering av selskapets søknad på grunnlag av gjeldende forutsetninger for prosjektet og gjeldende takstretningslinjer.

Vegkontoret sørger for lokalpolitisk behandling av forslag til nye takster/takst- og rabattsystem.

Saken med tilhørende kommunale- og fylkeskommunale vedtak, sendes Vegdirektoratet. Vegkontoret skal legge ved en faglig vurdering av søknaden samt eventuelle problemer knyttet til politisk behandling. Vegdirektoratet skal ha søknaden samt eventuelle problemer knyttet til politisk behandling, senest 3 måneder før innkreving/endring forutsettes å tre i kraft.

Vedtak skal kunngjøres senest 4 - 6 uker før gjennomføring. Det er bompengeselskapet i samråd med vegkontoret som skal sørge for offentlig kunngjøring. Bompengeselskapet dekker kostnaden ved slik kunngjøring. Kunngjøringen skal blant annet inneholde opplysninger om klageadgang. Følgende ordlyd benyttes: "Takstendringen kan påklages til Samferdselsdepartementet innen 3 uker fra kunngjøring. Klagen sendes Vegdirektoratet".

Hvis Vegdirektoratet fastholder vedtaket, sendes saken med Vegdirektoratets innstilling til Samferdselsdepartementet. Gjenpart sendes klageren, med orientering om innstillingen. Klageren har 14 dagers frist på å uttale seg angående innstillingen. Samferdselsdepartementet har avgjørelsesmyndighet i slike klagesaker. Vegdirektoratets takstvedtak gjelder inntil Samferdselsdepartementet har behandlet klagen.

## **8. KLAGEBEHANDLING**

Takstvedtak og ileggelse av tilleggsavgift skal betraktes på linje med et enkeltvedtak i henhold til Forvaltningsloven § 2 b.

### **8.1 Klage på takstvedtak**

#### **8.1.1 Saker der vegkontoret har takstmyndighet**

Klagefristen ved prisjusteringer av takstene er 3 uker etter at de nye takstene er kunngjort. Klagen sendes vegkontoret. Hvis vegkontoret fastholder vedtaket, sendes saken med vegkontorets innstilling til Vegdirektoratet. Gjenpart sendes klageren, med orientering om innstillingen. Klageren har 14 dagers frist på å uttale seg om innstillingen. Vegdirektoratet har avgjørelsesmyndighet i slik klagesaker. Det skal ved kunngjøringen opplyses om klageadgangen.

#### **8.1.2 Saker der Vegdirektoratet har takstmyndighet**

Klagefristen i saker der Vegdirektoratet har godkjenningsmyndighet er 3 uker etter kunngjøring av endring i takst- og rabattsystem eller takstnivå. Klagen sendes Vegdirektoratet. Hvis Vegdirektoratet fastholder vedtaket, sendes saken med Vegdirektoratets innstilling til Samferdselsdepartementet. Gjenpart sendes klageren, med orientering om innstillingen. Klageren har 14 dagers frist på å uttale seg om innstillingen. Samferdselsdepartementet har avgjørelsesmyndighet i slike klagesaker. Det skal ved kunngjøringen opplyses om klageadgangen.

### **8.2 Klage på ilagt tilleggsavgift**

Klagefristen på tilleggsavgift er 3 uker etter at underretningen om ilagt tilleggsavgift er kommet fram. Klagen sendes bompengeselskapet, som, dersom det fastholder tilleggsavgiften, sender den videre til vegkontoret. Vegkontoret er ankeinstans og har således avgjørelsesmyndighet i slike klagesaker. Klageren har etter Forvaltningsloven ikke krav på behandling av klagen i noen overordnet instans utover vegkontoret.

En klage utsetter ikke betalingsfristen for ilagt tilleggsavgift. Bompengeselskapet skal sørge for at de som mottar krav om tilleggsavgift gjøres kjent med klageadgangen.

## VEDLEGG 1

### *Delegering av takstmyndighet fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet*

- Brev fra Samferdselsdepartementet datert 5. februar 1991 om delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntakstordninger fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.
- Brev fra Samferdselsdepartementet datert 21. april 1992 om takstretningslinjer for bompengeprosjekter.
- Brev fra Vegdirektoratet til vegkontorene datert 23. juni 1992 om nye takstretningslinjer for bompengeprosjekter - delegering av takstmyndighet, brev fra Vegdirektoratet til vegkontorene datert 29. september 1992 om fritaksordninger for funksjonshemmede i bompengeprosjekter - endringer og presiseringer av takstretningslinjene datert 23. juni 1992.
- Brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet datert 18. januar 1995 om blant annet delegering av myndighet til å godkjenne passeringstak og etterskuddsinnkreving.

## VEDLEGG 2

### **Vegloven**

Vedtatt av Stortinget 21. juni 1963

#### **Kap. IV. Vegutgifter**

§ 27. 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 bane, herunder sporveg og tunnelbane.

Med samtykke frå departementet kan rett til å kreve 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 rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til å kreve inn bompengar.

Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

#### ***Forskrift om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift***

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 23. august 1988 med hjemmel i vegloven av 21. juni 1963 nr. 23 § 27, annet ledd.

§ 1. Disse forskrifter gjelder i de tilfelle motorkjøretøy passerer bomstasjon uten at det blir betalt pliktig bompengavgift.

§ 2. I tillegg til bomavgiften plikter føreren av motorkjøretøy å betale en avgift fastsatt av Vegdirektoratet dersom bomstasjon blir passert uten at lovlig bomavgift blir betalt. Er føreren av kjøretøyet en annen enn den som ved overtredelsen var registrert som eier, er begge solidarisk ansvarlig for tilleggsavgiften, med mindre kjøretøyet var fravent eieren ved en forbrytelse.

Dersom tilleggsavgiften ikke blir betalt innen 3 uker etter at underretning om ilagt tilleggsavgift er kommet fram forhøyes tilleggsavgiften med 50 % uten hensyn til hva som er årsaken til at den ikke ble betalt innen fristen.

§ 3. Ilagt tilleggsavgift kan påklages til vegkontoret. Klagen må framsettes innen 3 uker etter at underretning om vedtaket er kommet fram, jfr. forvaltningslovens §§ 29 og 30. Klagen utformes i samsvar med forvaltningslovens § 32. Klagen inngis til bompengeselskapet, eller det organ som har ilagt tilleggsavgiften.

§ 4. Vegdirektoratet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring av disse forskrifter.

§ 5. Disse forskriftene trer i kraft 1. januar 1989.

## VEDLEGG 3

### ***Forskrift om parkering for forflytningshemmede***

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 15. mars 1994 med hjemmel i lov av 18. juni 1965 nr 4 om vegtrafikk §§ 5 og 8.

#### § 1 Vilkår for parkering

Parkeringstillatelse for forflytningshemmede gir, i samband med transport av den som har fått tillatelsen, adgang til å parkere kjøretøy i hele landet:

- a) på reserverte parkeringsplasser for bevegelseshemmede angitt ved offentlig trafikkskilt.
- b) på parkeringsplasser som er avgiftsbelagte etter forskrift av 1. oktober 1993 nr 921 om parkeringsregulering og parkeringsgebyr, uten at avgift betales og utover fastsatt lengste tillatte parkeringstid.
- c) utover lengste tillatte parkeringstid hvor slik tid er fastsatt ved offentlig trafikkskilt. Dette gjelder likevel ikke dersom det også for bevegelseshemmede er fastsatt lengste tillatte parkeringstid.
- d) på steder der det er innført boligsoneparkering.

#### § 2 Vilkår for parkeringstillatelse

Bostedskommunen gir etter søknad parkeringstillatelse for forflytningshemmede til:

- a) bilførere som har særlig behov for parkeringslettelse i samband med bosted, arbeid og/eller annen ofte forekommende aktivitet fordi vedkommende ikke kan gå eller har store vansker med å bevege seg over noen lengde.
- b) passasjerer som har særlig behov for parkeringslettelse fordi vedkommende trenger konstant tilsyn, og som ikke kan gå eller som har store vansker med å bevege seg over noen lengde.
- c) bilførere og passasjerer som ikke fullt ut tilfredsstiller kravene i a) og b), men som samlet sett har særlig behov for parkeringslettelse.
- d) organisasjoner, institusjoner o.l. som disponerer spesialinnredet kjøretøy som stadig foretar transport av forflytningshemmede med liten gangevne og særlig behov for parkeringslettelse.

Søknader etter a) - c) skal vedlegges legeattest.

Avslag på søknad om parkeringstillatelse kan påklages til kommunestyret eller særskilt klagenemnd oppnevnt til dette. Vegdirektoratet er likevel klageinstans når vedtak om avslag er truffet i kommunestyret.

#### § 3 Parkeringsbevis

Bevis for parkeringstillatelse skal angi utstedende kommune og navn på den/de tillatelsen gjelder for. Beviset skal dessuten inneholde kjøretøyets kjennemerke, det internasjonale symbolet for funksjonshemmede samt bilde av den/de tillatelse gjelder for.

Tillatelsen skal gis for begrenset tid, maksimalt 5 år, men ikke for mindre enn 2 år. Ved periodiske behov kan det likevel gis tillatelse for kortere tid.

Navn og bilde av den forflytningshemmede plasseres på bevisets forside.

Ved tillatelse gitt etter § 2 d) og når særlige grunner taler for det, kan det unnlates å ha med kjøretøyets kjennemerke og/eller bilde av den forflytningshemmede på beviset. Dersom kjennemerke ikke er inntatt på beviset, skal hjemmel for tillatelsen framgå av bevisets forside.

Parkeringsbeviset skal ved parkering plasseres med forsiden godt synlig bak frontruten. Beviset skal forevises ved kontroll.

§ 4 Utenlandske kjøretøy/kjøretøy i utlandet

Utenlandske kjøretøy som i hjemlandet er gitt parkeringslettelse ved transport av forflytningshemmede, kan parkere som nevnt i § 1 ved transport av forflytningshemmede bosatt i utlandet.

Som bevis for slike parkeringslettelse skal godtas bevis/tillatelse som inneholder det internasjonale symbolet for funksjonshemmede og som inneholder navn på den berettigede eller kjennemerke på kjøretøyet.

Bevis utstedt etter § 3 har gyldighet i utlandet i den utstrekning det enkelte land fastsetter.

§5 Tilbakekalling

Kommunen kan trekke tilbake gitt parkeringstillatelse ved misbruk eller ved endrede forhold som gjør at kravene i § 2 ikke lenger er tilfredsstillt.

Den som har fått parkeringstillatelsen etter denne forskrift, har plikt til å underrette kommunen om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen. Vedtak om tilbakekalling kan påklages etter reglene om klage i § 2.

§ 6 Overgangsbestemmelser

Tillatelse gitt i medhold av tidligere forskrift av 21. oktober 1983 om parkering for bevegelseshemmede er gyldige etter sitt innhold, men ikke utover 2 år etter denne forskrifts ikraftsettelse.

§ 7 Dispensasjoner fra parkeringsforbud

Disse forskriftene berører ikke skiltmyndighetenes adgang til å gi dispensasjon fra skiltede parkeringsforbud innenfor sitt myndighetsområde etter forskrift om offentlig trafikkskilt.

§ 8 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. mai 1994.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift av 21. oktober 1983 om parkering for bevegelseshemmede.





[www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker](http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker)

ISBN 82-7207-438-9

**Trygt fram sammen**