



Bompengeprosjekter

VEILEDNING

Håndbok V718



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) 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 102, Bompengeprojekter, 2014

Vegdirektoratet, juni 2014

Bompengeprosjekter

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.

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.

Bompengerprosjekter
Nr. 102 i Statens vegvesens håndbokserie

Forsidefoto: Knut Opeide

ISBN: 978-82-7207-670-1

Forord

Denne håndboka er en revidert utgave av håndbok 102 av januar 2001. Formålet med håndboka er å gi en samlet og oppdatert framstilling av rammevilkårene for nye bompengeprojekter på offentlig veg. Noe avhengig av inngåtte bompengeavtaler, vil vilkårene også gjelde for igangværende bompengeprojekter.

Statens vegvesens håndbok V771 Bomstasjoner som ble utgitt i 2003 omhandler de mer tekniske forholdene ved valg av innkrevningssystem og utforming av bomstasjoner, og har således vært et supplement til håndbok V718. Mye har endret seg på dette området siden 2003, både når det gjelder innkrevningssystem og utforming av bomstasjoner. I stedet for å utarbeide en revidert utgave av håndbok V771 er det valgt å inkludere disse temaene i et eget kapittel i håndbok V718 for å få et mest mulig komplett kunnskapsgrunnlag for bompengearbeid.

Håndboka omhandler bompengearbeid som er hjemlet i vegloven § 27, både i og utenfor byområder. Andre former for brukerbetaling, for eksempel vegprising som er hjemlet i vegtrafikkloven § 7a, er derfor bare gitt en kort omtale i kapittel 1.1.5. Håndboka omhandler heller ikke bompengeneinnkrevning på private veger. Likevel er en kort beskrivelse av lovgrunnlag og regelverk for bompenger på private veger gitt i kapittel 8.3.

I vedlegg til håndboka er en del relevante grunnlagsdokumenter i bompengesammenheng listet opp, blant annet standard bompengeavtale mellom bompengeselskapet og staten. Det kan skje justeringer i disse dokumentene, og det må derfor kontrolleres at siste versjon benyttes.

Siden forrige versjon av håndboka ble utarbeidet er det utviklet et kvalitetssikringssystem for Statens vegvesen som blant annet omhandler prosedyrer for behandling av bompengesaker. Sjekklisten i Kvalitetssystemet som regulerer samarbeidet mellom regionvegkontorene og Vegdirektoratet i bompengesaker, er vist i vedlegg 6. Som vedlegg 7 er vist en oversikt over aktuelle tidslinjer for en bompengeprosess som illustrerer nødvendig tidsbruk fra oppstart av en bompengeutredning til behandling i Stortinget.

Det er også tatt inn et kilderegister (vedlegg 8) som viser hvilke dokumenter håndboka bygger på, blant annet stortingsdokumenter, brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet og fra Vegdirektoratet til regionvegkontorene. Til slutt i håndboka er det et stikkordregister med henvisning til kapitler i håndboka.

Målgruppen for håndboka er saksbehandlere og saksansvarlige i Statens vegvesen, bompengeselskaper, fylkeskommuner og kommuner, samt andre som skal utrede eller følge opp bompengeprojekter.

Håndboka skal således 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.

Håndboka skal dessuten være til hjelp ved etablering av bomstasjoner, i den daglige driften av bompengeselskapene og ved avvikling av bompengoordninger. Regler for endringer i takst- og rabattsystem og for kontakt med og rapportering til Statens vegvesen, er gjennomgått.

Håndboka 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.

Statens vegvesen Vegdirektoratet, februar 2014

Innhold

Bompengerprosjekter	1
Forord	3
1 Innledning - hovedprinsipper	9
1.1 Generelt om bompengefinansiering	9
1.1.1 Innledning	9
1.1.2 Hjemmelsgrunnlag	9
1.1.3 Lokal øremerket drivstoffavgift	11
1.1.4 Eurovignett direktivet og EFC-direktivet	11
1.1.5 Vegprising	11
1.2 Bruk av bompenger	12
1.3 Prinsipper for bomstasjoner	12
1.3.1 Innledning	12
1.3.2 Bomstasjon på vegstrekninger	14
1.3.3 Bomringer og sonesystemer	14
1.4 Innkrevingsformer	15
1.4.1 Etterskuddsinnkreving	15
1.4.2 Parallellinnkreving	15
1.4.3 Forhåndsinnkreving	15
1.4.4 Kostnader og åpningstidspunkt	16
1.5 Lån	17
1.5.1 Opptak av lån	17
1.5.2 Finansieringskilder	17
1.5.3 Lånetyper	17
1.5.4 Rentetak og rentegulv	18
1.5.5 Fastrentelån og rentebytteavtaler	18
1.5.6 Obligasjonslån	18
1.5.7 Rente og rentebindingstid	19
1.5.8 Opptak av lån	19
1.6 Forskuttering	20
1.6.1 Utgifter før Stortingets tilslutning foreligger	20
1.6.2 Forskuttering av forutsatt statlig bidrag i bompengerprosjekter	20
1.6.3 Ordinær forskuttering	20
1.7 Garantier	20
1.7.1 Fylkeskommunal og kommunal garanti	20
1.7.2 Pant	21
1.8 Forvaltning av bompengemidlene	22
2. Prosedyrer for utredning og behandling av bompengerprosjekter	23
2.1 Innledning	23
2.2 Forholdet mellom plansak og bompengesak	23
2.3 Bompengerprosjekter utenfor byområder	25
2.3.1 Forhånds vurdering/ mulighetsstudie	25
2.3.2 Bompengerutredning/faglig grunnlag	26
2.3.3 Anleggskostnader	26
2.3.4 Bompengerandel, takster og bompengerperiode	27

2.4	Bompengeprosjekter i byområder	28
2.4.1	Definisjon av «bomring» og «bompengepakke»	28
2.4.2	Spesielle krav til bomstasjonsplasseringer og trafikkanalyser	28
2.4.3	Prosjektlistor og prosjektbeskrivelser for bompengepakker	28
2.5	Grunnlag for å utrede finansierings-forutsetninger	
	bompengeprosjekter/pakker	30
2.5.1	Trafikkgrunnlag	30
2.5.2	Driftskostnader	30
2.5.3	Prisstigning og rentenivå	31
2.5.4	Finansieringsplan og –analyse	31
2.5.5	Beregningsmodell	31
2.5.6	Følsomhetsanalyse	31
2.6	Lokalpolitisk behandling – forpliktende vedtak	32
2.7	Sentral behandling	32
2.7.1	Vegdirektoratets rolle	32
2.7.2	Forberedelse for Stortingsbehandling	33
2.7.3	Behandling i Stortinget	33
2.8	Endringer i vedtatte bompengeprosjekter	34
3.	Takstsystem	35
3.1	Innledning	35
3.2	Utforming av takstsystem	35
3.2.1	Hovedprinsipper	35
3.2.2	Spesialordninger	36
3.2.3	Fritaksordninger	37
3.3	Betalingsmåter ved automatisk innkreving	38
3.4	Godkjenning av nytt takstsystem	39
3.5	Endringer i eksisterende takstsystem	39
3.5.1	Takstjustering i hht. prisstigning	39
3.6	Tilleggsavgifter	41
3.7	Klagebehandling	41
4.	Bompengeelskapet	43
4.1	Selskapets oppgaver	43
4.2	Selskapsform	44
4.3	Tidspunkt for opprettelse av bompengeelskapet	44
4.4	Avtaler	44
4.4.1	Bompengeavtalen	44
4.4.2	Drift av vegkantutstyr	45
4.4.3	Tilleggsavtaler	46
4.5	Rettigheter og betingelser for selskapet	47
4.5.1	Rettigheter	47
4.5.2	Bompengeinnkreving	47
4.5.3	Annen virksomhet	47
4.5.4	Krav til selskapet	48

4.5.5	Tilbakebetaling av aksjekapital	48
4.5.6	Forsikringer	48
4.5.7	Krav til regnskap	49
4.5.8	Årsberetning og andre oppgaver	49
4.5.9	Forholdet til forvaltningsloven og offentlighetsloven	49
5.	Før og under anleggsperioden	51
5.1	Grunnlag for bompengeavtalen	51
5.1.1	Bompengeavtalen – innhold i prosjektet	51
5.1.2	Endringer i kostnadsoverslag	51
5.1.3	Senere endringer vedtatt av Stortinget	52
5.2	Anleggsfasen	53
5.2.1	Ansvarsfordeling	53
5.2.2	Overføring av midler	53
5.2.3	Åpningstidspunkt	55
5.2.4	Ansvar ved avvik fra forutsatte kostnader	55
5.3	Innkrevningssystemet	56
5.3.1	Ansvarsfordeling	56
5.3.2	Planlegging, godkjenning, innkjøp	56
5.3.3	Igangsetting	57
5.3.4	Overtakelse	57
6.	Driftsfase	59
6.1	Drift av innkrevningssystemet	59
6.1.1	Avtaleverket	59
6.1.2	Driftsavbrudd	60
6.2	Endringer i innkrevningssystemet	60
6.3	Rapportering fra selskapet til Statens vegvesen	61
6.3.1	Sentrale punkter i avtalene	61
6.3.2	Statens vegvesens ansvar	61
6.4	Andre arbeidsoppgaver	62
6.4.1	Informasjon fra selskapet	62
6.4.2	Kjøp av tjenester i forbindelse med den daglige driften	62
7.	Avvikling	63
7.1	Beregning av tidspunkt for avvikling	63
7.2	Disponering av selskapets midler	63
7.3	Disponering av overskytende midler	63
7.4	Avvikling av selskapet	64
8.	Spesielle problemstillinger	65
8.1	Ferjeavløsningsprosjekter	65
8.2	Innsparte ferjetilskudd	65
8.3	Bompengeneinnkreving på privat veg	66
8.4	Utenlandske bompengoordninger – EU	66

9. Bomstasjoner	67
9.1 Spesielle utfordringer ved automatiske bomstasjoner	67
9.2 Plassering av automatiske bomstasjoner	67
9.3 Betalingsmåter i automatiske bomstasjoner	68
9.4 Servicestasjoner og kontant betaling	68
9.5 Informasjon til trafikantene	69
9.5.1 Generell informasjon til potensielle brukere	69
9.5.2 Skilting	69
9.5.3 Informasjonstavler	71
9.5.4 Informasjon på Autopass.no	72
9.5.5 Informasjon på servicestasjoner	72
9.6 Anskaffelse av innkrevingsutstyr	72
9.7 Konesjoner o.l.	72
9.8 Utenlandsregistrerte kjøretøyer	73
Stikkordregister	75

1 Innledning - hovedprinsipper

1.1 Generelt om bompengefinansiering

1.1.1 Innledning

Håndboka omhandler kun bompengeordninger som er hjemlet i veglovens § 27 der hovedformålet er å finansiere infrastrukturtiltak i transportsystemet.

Med samtykke fra Stortinget gir loven hjemmel for å kreve inn bompenger på offentlig veg. Bompengefinansiering har lang tradisjon som alternativ finansieringsform for vegprosjekter i Norge.

Ved behandlingen av forslag om bompengefinansiering blir det ofte satt fram krav eller ønsker om vurdering av andre finansieringsmåter. I de følgende delkapitler blir derfor relevante, alternative ordninger gjennomgått.

1.1.2 Hjemmelsgrunnlag

Hjemmel for innkreving og bruk av bompenger er gitt i vegloven § 27, første ledd:

§ 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 jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Med departementet menes her Samferdselsdepartementet. Vegmyndigheter for øvrig framgår av vegloven § 9, se vedlegg 5.

§ 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 omtalt i kapittel 8.3.

Bompenger på private veger er hjemlet i vegloven § 56 (eller tidligere tilsvarende bestemmelse i lov om friluftslivet § 5). Bompenger på private veger er omtalt i kapittel 8.3.

Ut fra forarbeidene til loven må § 27 oppfattes slik at de som avkreves bomavgift skal ha nytte av tiltaket som finansieres. Dette er likevel blitt tolket slik at også de som får indirekte nytte av tiltaket, f. eks. gjennom bedre framkommelighet på det øvrige vegnettet i området, kan pålegges å betale bompenger.

Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeinnkreving. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet være med på å betale. Kravene som følger av nytteprinsippet gjelder både geografisk og tidsmessig. Betydningen av nytteprinsippet er understreket i St.meld. nr. 24 (2003 – 2004), i St.meld. nr. 16 (2008 – 2009) og i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Det stilles ikke samme direkte krav til sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bomringer rundt byer. Dette følger av at disse ordningene 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 gjennom økt framkommelighet.

Etablering av bomstasjon 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 mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene. Derfor bør det kun unntaksvis åpnes for å kreve inn bompenge 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 om mulig legges til rette for at flest mulig benytter den nye vegen.

Der det finnes alternative ruter, bør det om mulig legges til rette slik at flest mulig benytter den nye vegen med høy standard. Bompenger kan ut fra lovteksten benyttes til alle formål som framgår av vegloven § 1 a; ikke bare til nyanlegg, men også til utbedringer og vedlikehold. For å unngå bindinger utover bompengeperioden, blir det i praksis ikke gitt tillatelse til å benytte bompenge til vedlikehold og drift av offentlige veier.

I tillegg til de formål vegloven vanligvis dekker, er det i § 27 tatt inn en hjemmel til å benytte bompenge til investeringer i faste anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk på bane, dersom det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om midlene brukes til tiltak på vegsiden. Ved behandling av Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) ble det vedtatt en tilføyelse til vegloven § 27 som åpner for at bompengeneinntektene også kan anvendes til drift av kollektivtrafikk, jf. siste setning i § 27, første ledd. Forutsetningen for slik bruk er at den skjer som «del av ein plan om eit heilskapeleg og samordna transportsystem i eit byområde».

I forarbeidet til lovendringen er det presisert at bompenge til driftstiltak for kollektivtrafikk må komme som et supplement til de ordinære offentlige tilskuddene. Videre er det stilt krav som skal være oppfylt før en bompengepakke i et byområde kan bli lagt fram for Stortinget. På samme måte som for investering i infrastruktur er det lagt til grunn at nytteprinsippet skal i varetas og at en slik bruk av bompenge vil gi den transportmessig beste løsningen og/eller redusere behovet for vegbygging. Det må også være utarbeidet et forslag til hvordan inntektene fra bompengepakken skal benyttes og hva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene. Videre skal det foreligge en strategi for håndtering av driftsoppgavene etter opphør av bompengefinansieringen.

§ 27 gir videre hjemmel til i forskrift å fastsette midlertidige tidsdifferensierte bompengetakster til bruk i avgrensede perioder i byområder når det er fare for og ved overskridelser av grenseverdiene for konsentrasjon av forurensning i luft utendørs, fastsatt med hjemmel i forurensningsloven. Dette forutsetter vedtak av kommunen og fylkeskommunen.

Vegloven gir ikke hjemmel til å innføre bompenge som trafikkregulerende virkemiddel. Det er likevel anledning til å benytte tidsdifferensierte bompengetakster, f. eks. med høyere takster i rushtiden og ingen eller lavere takster i perioder med lite trafikk. Det er en forutsetning at en slik ordning har lokalpolitisk tilslutning, og at eventuell merinntekt benyttes på samme måte som de øvrige inntektene. Hvis hovedformålet med avgiften er trafikkregulering, må ordningen behandles som vegprising (køprising), se kapittel 1.1.5.

Utover de rammer vegloven § 27 gir, er det ikke formelle begrensninger på hvilke prosjekter som kan tillates som bompengeprojekt. Den praktiske begrensningen vil ligge i Stortingets føringer i Nasjonal transportplan og gjennom enkeltsaker.

1.1.3 Lokal øremerket drivstoffavgift

Hjemmel for slik avgift er vegloven § 27A:

§ 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 finansierings-tilskot på omsetting av drivstoff til motorvogn og fastsette storleiken på tilskotet. Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg.

Departementet gjev nærare føresegner om gjennomføringa av denne paragrafen.

En ordning med lokal øremerket drivstoffavgift som er forankret i vegloven § 27A, er til nå 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 i forhold til bomringene i andre byer.

1.1.4 Eurovignettdirektivet og EFC-direktivet

Gjennom Stortingets behandling har Norge som ledd i EØS-avtalen implementert Eurovignett-direktivet i norsk lov. Direktivet gjelder tunge kjøretøy på det mest overordnede vegnettet (TEN-T-veger og motorveger med unntak av slike veger i byområder) og omfatter bl.a. rabatter og rapportering av takst- og rabattsystem.

Samferdselsdepartementet har 14. juni 2013 fastsatt forskrift om bompengeneinnkreving fra tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg (L2-3), se vedlegg 5.

Stortinget har også godkjent EFC-direktivet som ble behandlet 14. mars 2013. EFC-direktivet legger opp til at elektroniske betalingssystemer på veg i Europa skal kunne kommunisere med hverandre (interoperabilitet). Forskrift er pr. februar 2014 under utarbeidelse.

1.1.5 Vegprising

Vegprising er hjemlet i vegtrafikkloven § 7a.

§ 7a

Departementet kan bestemme at det innføres vegprising i et nærmere fastsatt område. Med vegprising menes et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider. Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikkikkerhetstiltak og miljøtiltak.

Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

Departementet kan gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene.

Med hjemmel i vegtrafikklovens § 7a har Samferdselsdepartementet fastsatt forskrift om vegprising av 25. oktober 2011. I forskriften er det presisert at det bør foreligge gode kollektivtransportløsninger i det berørte området før vegprising settes i drift.

En ordning med vegprising er ikke tidsavgrenset, men skal revurderes av Stortinget etter maksimalt 10 år. Det skal vurderes om ordningen fungerer i samsvar med formålet. Ved vesentlige endringer skal ordningen forelegges for Stortinget på nytt.

Vegprising innebærer at trafikantene må betale en avgift for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider. Formålet med vegprising er å regulere trafikken og kan være et virkemiddel til å redusere køkostnader eller å forbedre lokale miljøforhold. Inntektene kan også benyttes til andre formål enn vegutbygging, for eksempel til drift av kollektivtrafikk.

Det er i dag ikke tillatt å innføre vegprising på vegstrekninger som omfattes av en bompengordning. For å ta i bruk vegprising kreves det lokalpolitisk tilslutning til ordningen. Vegprising er pr. februar 2014 ikke tatt i bruk i Norge.

Vegprising blir ikke nærmere omtalt da håndboken omhandler bompengordninger i henhold til veglovens § 27.

1.2 Bruk av bompenge

Den grunnleggende bestemmelsen om hva bompenge kan brukes til finnes i veglovens § 27 som uttrykker at «bompengene kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for.» Vegloven hjemler i prinsippet alle tiltak på veg, men i praksis er bruksområdet for bompenge likevel innsnevret til å omfatte planlegging og anlegg av veg. Dessuten er det åpnet for å bruke bompenge til investeringer i skinnegående kollektivtransport, samt drift av kollektivtrafikk når dette gir en helhetlig og samordnet trafikk-løsning i byområder.

Bruken av bompenge i de konkrete bompengordningene framgår av den enkelte bompengeprosisjon og er nærmere konkretisert i standard bompengavtale kapittel 2 og kapittel 4.

Også kostnader for Statens vegvesen som er direkte relatert til bompengeprojekt omfattes av hjemmelen. Dette gjelder lønn, reiseutgifter, administrasjonskostnader og innkjøp av kontorutstyr etc. Kostnader av denne art som er pådratt Statens vegvesen belastes og bokføres prosjektene på samme måte som ordinære anleggskostnader.

Bompengene dekker også kostnader knyttet til avvikling/fjerning av bomstasjoner.

1.3 Prinsipper for bomstasjoner

1.3.1 Innledning

Det legges til grunn at innkreving av bompenge på offentlige veger heretter skal skje kun ved bruk av automatiske bomstasjoner (AutoPASS). Manuelle bomstasjoner med egne felt for kontant betaling omtales derfor ikke i denne håndboken.

I motsetning til tidligere bomstasjoner hvor trafikanter uten elektronisk brikke kunne stoppe og betale kontant, er ved automatiske bomstasjoner enkelte tjenester flyttet vekk fra bomstasjonen. Dette gjelder særlig:

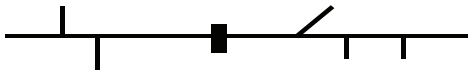
1. Behov for steder der trafikantene kan anskaffe AutoPASS-avtaler (og -brikker).
2. Trafikanter behov for informasjon (om betalingsmåter mv).
3. Trafikanter behov for å kunne betale kontant for den enkelte passering.

Ivaretagelse av hensynet til personvern ved bruk av AutoPASS er regulert gjennom konsesjon fra Datatilsynet.

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det presisert at innkrevingspunktet skal være plassert i eller nært det aktuelle prosjektet i tråd med nytteprinsippet. Ved sammenhengende utbygging av lengre strekninger bør det plasseres flere bomstasjoner på strekningen. Ved bomringer i byer kan det ikke stilles samme krav til sammenheng mellom nytte og betaling. Se nærmere omtale av nytteprinsippet i kapittel 1.1.2.

Nedenfor er omtalt ulike prinsipper for plassering av bomstasjoner, jf. figur 1.

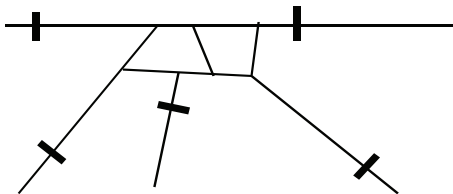
Bomstasjon på vegstrekning:



Lukket system på vegstrekning:



Bomring:



1.3.2 Bomstasjon på vegstrekninger

Én bomstasjon dekker hele prosjektet

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 eller etter stasjonen.

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. Bomstasjonen bør plasseres slik at flest mulig av dem som får nytte av utbyggingen må betale.

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) og kapittel 1.1.2.

Strekningsvis plassering av bomstasjoner

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) og St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det lagt til grunn et finansierings-system, basert på delvis bompengefinansiering, som skal sikre en raskere, mer effektiv og helhetlig utbygging av riksvegnettet. Systemet er særlig tiltenkt lange riksvegstrekninger 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. Det skal kun anvendes etterskuddsinnkreving. Dette sikrer sammenheng mellom betaling og nytte. Innkreving av bompenger skal skje i automatiske bomstasjoner i snitt på vegen. Som hovedregel skal hver bomstasjon ha innkreving i maksimalt 15 år.

Dette opplegget er tatt i bruk på E6 i Akershus/Hedmark og på E18 i søndre Vestfold.

Lukket system

Dette er en vanlig ordning på mange motorveger i Europa. Trafikanter uten abonnement trekker en billett ved innkjøring til bomvegstrekningen. Ved utkjøring benyttes denne billetten til utregning av avgiften avhengig av hvor lang strekning som er kjørt.

Ulempen med dette systemet er at det må opprettes bomstasjoner på alle veger og ramper inn og ut av bomvegstrekningen. Et slikt system egner seg derfor best på høytrafikkerte veger. Denne formen for innkreving er ikke tatt i bruk i Norge.

1.3.3 Bomringer og sonesystemer

En bomring er en serie stasjoner plassert rundt et byområde på en slik måte at det ikke er mulig å passere ringen uten å betale. Som oftest betales bare i en retning, f. eks. inn mot sentrum, og avgiften er ikke knyttet opp til utkjørt distanse. Bomringen er dermed i prinsippet et «åpent» bompengesystem hvor avgiftene ikke er knyttet opp til utkjørt distanse.

Det kan være en utfordring å finne en plassering av bomstasjonene som oppleves som en rettferdig belastning på alle trafikanter i området.

I bompengoordninger i byområder vil en del trafikanter passere flere bomstasjoner i løpet av kort tid, og det kan bli mange bomplasseringer i løpet av en måned. For å begrense den økonomiske belastningen på trafikanter med mange bomplasseringer er det vanlig å praktisere en «timesregel» som innebærer at man betaler for kun én bomplassering i løpet av en time, uansett hvor mange bompas-

seringer man har. Det er også vanlig med et tak på antall betalte passeringer pr måned. Se nærmere omtale i kapittel 3.2.2.

1.4 Innkrevingsformer

Det skiller mellom tre typer innkreving: forhåndsinnkreving, parallellinnkreving og etterskuddsinnkreving.

1.4.1 Etterskuddsinnkreving

I Meld. St. 26 (2012-2013) er det slått fast at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen. Innkrevingen 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 stor andel av de totale kostnadene.

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

1.4.2 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. På den annen side ser trafikantene at utbyggingen pågår.

I Meld. St. 26 (2012-2013) er det presisert at parallellinnkreving kun bør tillates i begrenset omfang, hovedsakelig i bomringer rundt byer. Dessuten videreføres dagens praksis ved rene ferjeavløsningsprosjekter.

Parallellinnkreving blir sjelden brukt alene, men i kombinasjon med forhånds- eller etterskuddsinnkreving.

1.4.3 Forhåndsinnkreving

Med forhåndsinnkreving menes innkreving av bompenger før utbygging settes i gang. Dette er gjort på en del ferjesamband der ferja skal erstattes av det planlagte utbyggingsprosjektet, eller der ferjestrekningen skal innkortes. For andre typer bompengeprojekter er forhåndsinnkreving ikke vanlig. Forhåndsinnkreving må vanligvis kombineres med parallell- og etter-skuddsinnkreving.

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

Også forhåndsinnkreving må godkjennes av Stortinget. Se også kapittel 3.2.2 om spesielle regler for innkreving på ferjer samt takstretninglinjene punkt 2.5 (vedlegg 4).

Dersom det er gitt tillatelse til forhåndsinnkreving før utbyggingen er endelig vedtatt, må det inngås en egen bompenggeavtale med bompengeselskapet for denne perioden. En slik avtale kan gjøres vesentlig kortere enn den ordinære avtalen.

Forhåndsinnkreving skal være tidsbegrenset, og kan maksimalt pågå i 3 år før det gjøres endelig vedtak i Stortinget om å gå videre med prosjektet som bompengeprojekt. I bompengeproposisjonen og bompengeavtalen om forhåndsinnkreving må det framgå hva inntektene fra forhåndsinnkrevingen skal benyttes til. Det vanlige vil være planleggingskostnader, inklusive grunnundersøkelser.

Det må også framgå hva inntektene skal benyttes til dersom prosjektet eventuelt ikke skal bygges. Forhåndsinnkreving (egentlig forhånds- og parallellinnkreving) 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.

Den «normale» bompengeperioden på 15 år regnes fra det tidspunkt anlegget åpnes for trafikk og etterskuddsinnkreving av bompenger starter opp.

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.

1.4.4 Kostnader og åpningstidspunkt

Kostnader og avvik fra kostnadsoverslag

En generell gjennomgang av ansvarsforholdene rundt avvik fra kostnadsoverslag og lignende er gitt i kapittel 5.2.4 Avklaring av endelige kostnader, ansvar ved avvik fra avtalte kostnader. Dette kapitlet tar for seg noen spesielle hensyn som må tas i bompengeavtalen når parallellinnkreving benyttes.

Punktene i gjeldende standard bompengeavtale som omhandler kostnadsøkninger/-besparelser og frist for endelig kostnadsoversikt må alle vurderes særskilt når utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallellt med bompengeinnkrevingen over en lengre periode. Dette gjelder spesielt hvis utbyggingen omfatter flere delprosjekter som det ikke foreligger kostnadsoverslag på detaljplannivå for ved inngåelse av bompengeavtalen. 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 bompenger, uavhengig av eventuelle endringer i anleggskostnadene. Alternativt kan det avtales hvor lang innkrevingstiden kan være og hvor høyt taksnivået kan være. I så fall kan de nevnte punktene i bompengeavtalen strykes.

Dersom det er forutsatt låneopptak, må bompengeselskapet kunne nedbetale lånet med de takster og innenfor den tidsramme som er forutsatt ved Stortingets godkjenning.

Åpningstidspunkt – bompengeperiode

Bompengeavtalen skal angi bompengeperiodens lengde, f.eks. 15 år fra start av innkrevingen.

Dersom det ikke er tatt opp lån og det oppstår forsinkelse i forhold til avtalt tidspunkt for start av innkrevingen, er det eventuelt bare selskapets administrasjonskostnader det kan være aktuelt å dekke.

Ved forsinket oppstart av innkrevingen og dersom det allerede er tatt opp lån, vil staten også kunne dekke rentekostnadene.

1.5 Lån

I mange prosjekter vil bompengeselskapet ha behov for å ta opp lån for å finansiere sin andel av prosjektkostnadene. Dette kapittelet omtaler forhold og krav av betydning for lånefinansiering.

1.5.1 Opptak av lån

Det er bompengeselskapets ansvar å ta opp nødvendige lån og å sørge for rimeligst mulig lånefinansiering. Bompengeselskapene står fritt til å oppta alle typer lån så fremt det ikke er spesifikt angitt at en type låneopptak ikke er tillatt.

Låneopptak skal skje på den økonomisk gunstigste måten.

Statens vegvesens rekvisisjon av bompengemidler er omtalt i kapittel 5.2.2.

1.5.2 Finansieringskilder

De mest aktuelle lånekilder er banker, kredittforetak og verdipapirmarkedet. Tidligere kunne lån med fylkeskommunal eller kommunal garanti bare opptas i norske kroner. Kommunelovens § 2 er nå endret, og valutalån kan opptas også når garanti som nevnt er stilt, jf. forskrift om kommunal og fylkeskommunal finansforvaltning av 1. april 2001. Ved valutalån må kursrisikoen elimineres ved bruk av sikringsinstrumenter.

1.5.3 Lånetyper

De mest aktuelle lånetyper for finansiering av bompengeanlegg er:

Kortsiktige lån

- Kassekreditt er en løpende kredittavtale med en bank. Slike lån benyttes gjerne til å jevne ut inn- og utbetalinger.
- Byggelån i anleggsperioden. Byggelånet er et kontolån på samme måte som kassakreditten. Lånet har en øvre ramme og må konverteres til et langsiktig lån når anlegget er ferdig bygget.
- Trekkrammer fungerer på samme måte som ovennevnte, men rentebetingelsene er oftest knyttet til en referanserente, for eksempel NIBOR.
- Sertifikatlån er kortsiktige, omsettelige gjeldsbrevlån med inntil ett års løpetid. Lånet forfaller i sin helhet på forfallsdag, men vil kunne refinansieres i det samme markedet. Prosjekter med offentlig garanti vil kunne benytte sertifikatmarkedet til kortsiktig finansiering.

Både bygge- og kassekredittlån blir vanligvis gitt av banker.

Langsiktige lån

- Gjeldsbrevlån er den vanligste type banklån. Bankens sikkerhet er egentlig bare selve låneavtalen, men det kan avtales ekstra sikkerhet ved pant i innkrevingsretten, se punkt 1.7.2.
- Obligasjonslån (ihendehaver- eller partialobligasjon) kan tas opp direkte av bompengeselskapet, eller indirekte gjennom et kredittforetak. I det første tilfellet tar obligasjonseierne (som kan være mange) risikoen. I det andre tas risikoen av kredittforetaket.
- Fastrentelån.

Det kan ikke tas opp bompengelån som hindrer Statens vegvesens innsyn i bomselskapets forhold, eksempelvis børsnoterte lån.

1.5.4 Rentetak og rentegulv

Rentetak og rentegulv er en forsikring mot eventuell renteoppgang på lån eller plassering med flytende rente. Instrumentet benyttes ofte i tilknytning til lån med NIBOR-rente. Et rentetak er en renteopsjon som forhindrer en flytende rente i å gå over et bestemt nivå i en gitt periode, mens et rentegulv er en renteopsjon som forhindrer en flytende rente i å gå under et bestemt nivå. For det må en betale en premie som enten kan betales ved kontraktens inngåelse eller som et marginpåslag på NIBOR-renten. Dersom det avtales et rentegulv på et lån, gir låntaker fra seg mulighetene til å kunne dra nytte av en eventuell rentenedgang under det fastsatte rentegulvet.

En kombinasjon av et rentetak og et rentegulv kalles en rentekorridor. Avtalen sikrer låntaker en minimum og en maksimum lånerente. Ved en slik kombinasjon blir det etablert en svingningsmargin for renten. Fordelen med en rentekorridor sett i forhold til et rentetak er at premien låntaker må betale blir lavere. Ved at det settes en nedre grense for rentenivået får låntaker på denne måten betalt for å gi fra seg muligheten til å kunne dra nytte av et eventuelt rentefall under det fastsatte rentegulvet.

1.5.5 Fastrentelån og rentebytteavtaler

Fastrenteavtaler

De flytende (korte) rentene og fastrentene (lange renter) må sees i sammenheng. De faste rentene gjenspeiler markedets forventninger til den gjennomsnittlige flytende renten i perioden. For fastrentelån antas det imidlertid at långiver tar en risikopremie for å binde sine utlånte midler til bestemte vilkår i en langsiktig periode. Det antas også at risikopremien øker med løpetiden (rentebindingstiden).

Rentebytteavtaler (renteswap)

En rentebytteavtale (renteswap) er en kontrakt om bytte av renteforpliktelser fra flytende rente til fast rente eller omvendt. Vanligvis innebærer en slik avtale bytte av fast rente (swaprenten) mot kort pengemarkedsrente (3 eller 6 måneders NIBOR-rente). Ved kontraktsinngåelse avtales hvilken periode rentebytteavtalen skal gjelde for, samt beløp og vilkår for den faste og flytende renten i avtalen.

I en rentebytteavtale er det bare renteforpliktelsene som byttes. Rentebytteavtaler er et langsiktig rentesikringsinstrument, og tilbys i dag på låneavtaler med løpetid opp til 20 år. De fleste bompengeprojekter benytter likevel 10 år eller kortere tid for avtalene. Dette gjøres for å kunne betale ned på lånene etter hvert som inntektene kommer. Rentebytteavtaler gir bompengeselskapene mulighet til å sikre fast rente på deler av sine lån over en gitt periode.

Rentebytteavtaler er de store private bankenes og meglerhusenes mulighet til å selge seg inn med fastrenter i konkurranse med fastrenteavtalene til Kommunalbanken, Kommunekreditt, KLP og obligasjonsmarkedet.

1.5.6 Obligasjonslån

Obligasjonslån kan opptas, men dersom lånet skal børsnoteres må det utarbeides rutiner som sikrer at Vegdirektoratet får de opplysninger som etterspørres.

Eventuelle garantistillelser må overføres til obligasjonseierne. Obligasjons- og sertifikatlån noteres hos Verdipapirsentralen.

De vanligste kjøpere av obligasjoner er livsforsikringsselskaper, pensjonskasser, verdipapirfond og Folketrygdfondet. Dette markedet krever meget god sikkerhet og forutsetter i praksis fylkeskommunal eller kommunal garanti. Prosjekter uten garanti vil vanligvis være henvist til banker og kredittinstitusjoner.

1.5.7 Rente og rentebindingstid

Det er flere faktorer som må vurderes ved valg av långiver og type lån:

- Løpetiden: når skal lånet tilbakebetales.
- Rentebindingstiden: for hvor lang tid er renten bundet.
- Lånetype og marked: hva slags lån som kan tas opp og omstendighetene på lånemarkedet når lån inngås eller rente endres.
- Sikkerhet: hvilken sikkerhet som kan stilles for lånet, bl.a. garantier.
- Øvrige lånekostnader: gebyrer, provisjoner m.v.

Som referanserente har det vært vanlig å benytte NIBOR.

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 forskjellig av de enkelte finansinstitusjonene.

Det er viktig at mest mulig av inntektene raskt går til nedbetaling av gjelden, og at lånet ikke har lenger løpetid enn at det kan nedbetales hvis bompengeneinnkrevningen opphører tidligere enn opprinnelig forutsatt. Det bør ikke inngås låneavtaler med faste avdrag. Inntektene bør gå til fortløpende nedbetaling.

Selskapets valgte rentebinding må primært sees i forhold til hvor i prosjektfasen man befinner seg og hvor stor rentebelastningen er i forhold til selskapets kontantstrøm. Rett etter bygging av et prosjekt har gjerne bompengeselskapene store lån og dermed høye rentekostnader i forhold til inntektene. Behovet for forutsigbarhet gjennom lang bindingstid på lån vil derfor gjerne være større for prosjekter i denne fasen enn for prosjekter i senere faser.

Spørsmålet om for hvor lang tid renten skal bindes, må også vurderes ut fra forventninger om framtidig rentenivå. Ulik rentebinding og forfallsstruktur i gjeldsporteføljen gir mulighet for en aktiv finansiell styring med god tilpasning til endringer i rentenivå og markedsforhold.

Ved planlegging av bompengeprojekter skal det tas høyde for usikkerheten i framtidig rentenivå. I brev av 14.11.2012 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet har departementet sluttet seg til at 6,5 pst. legges til grunn som beregningsteknisk lånerente, uten at det stilles krav til langsiktig rentebinding. Nivået på den beregningstekniske lånerenten skal vurderes.

1.5.8 Opptak av lån

Når en ber om tilbud på lån, får en gjerne tilbud som er vanskelige å sammenligne direkte. Det mest relevante tallet er låntagers kredittmargin, men man bør påse at alle relevante gebyrer og provisjoner hensyntas i vurderingen.

For å sammenligne tilbud, må alle lån regnes om til effektiv rente, hvor alle typer kostnader blir tatt med (provisjoner, gebyrer o.l. i tillegg til renten). For byggelån og trekkrammer, dvs. fleksible rammelån, må det spesielt gjøres forutsetninger om forventet utnyttelsesgrad, siden provisjonen normalt avhenger av denne.

1.6 Forskuttering

Forskuttering er et begrep som benyttes i flere ulike sammenhenger. Dette kapittelet forsøker å tydeliggjøre i hvilke sammenhenger begrepet kan benyttes, og forskjellene mellom disse.

1.6.1 Utgifter før Stortingets tilslutning foreligger

Kostnader fra før Stortinget har vedtatt utbyggingen, kan ikke dekkes gjennom bompenger uten spesiell avtale. Det kan imidlertid gjøres unntak for utgifter til planlegging, dersom dette er avtalt med Statens vegvesen Vegdirektoratet. Lokale myndigheter og/eller bompengeselskapet kan forskuttere, med dekning gjennom senere innkreving av bompenger. De som har forskuttert på denne måten tar risikoen dersom utbyggingen/bompengeprojektet ikke blir realisert. Med «planlegging» menes her reguleringsplanlegging, byggeplanlegging/prosjektering og arkeologiske undersøkelser/utgravinger. Regionene må i slike tilfeller innhente forhåndstillatelse fra Vegdirektoratet. Avhengig av forskutteringsbeløpet størrelse, vil det være nødvendig å innhente forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet. Forskuttering av utgifter til grunnverv krever forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet.

1.6.2 Forskuttering av forutsatt statlig bidrag i bompengeprojekter

I mange bompengeprojekter kan det være aktuelt med et høyere bompengebidrag i utbyggingens første faser. Dersom bompengebidraget underveis i utbyggingen overstiger forutsatt bompengebidrag, innebærer dette at bompengeselskapet forskutterer det statlige bidraget. Eventuelt behov for at bompengeselskapet forskutterer statlig bidrag må avklares tidlig. Slike tilfeller bør omtales i bompengeproposisjonen da dette vil få konsekvenser for finansieringskostnadene.

1.6.3 Ordinær forskuttering

Det kan gjøres avtaler om at lokale myndigheter eller næringsliv forskutterer forutsatte statlige bevilgninger som hel- eller delfinansiering av prioriterte tiltak/prosjekter, uavhengig av sammensetningen av prosjektets finansieringsplan. Formålet med slike avtaler er som oftest å sikre raskere oppstart av tiltakene enn ved ordinær statlig finansiering. I slike tilfeller inngås det særskilte avtaler om størrelsen på forskutteringsbeløpet og tidspunkt for refusjon. Regionens fullmakter til å inngå forskutteringsavtaler er beskrevet i regionvegsjefens økonomiske fullmakter.

1.7 Garantier

1.7.1 Fylkeskommunal og kommunal garanti

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

Ifølge kommuneloven er det begrensninger på fylkeskommunenes og kommunenes adgang til å stille garanti. Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og regional-departementet, mens kommunale garantier skal godkjennes av fylkesmannen, jf. kommunelovens § 51. Godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken.

Fylkeskommunale og kommunale garantier kan etter 2008 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. Kapitaldekningsreglene for banker, finansieringsforetak og verdipapirforetak tilsier at utlån mot garanti som simpel kausjon skal risikovektes 100 pst., mens utlån mot selvskyldnerkausjon skal risi-

kovektes som lån til kommuner/fylkeskommuner med 20 pst. risikovekting. Dette medfører at lån mot selvskyldnerkausjon får lavere rente enn lån mot simpel kausjon. De fleste kommunale/ fylkeskommunale garantier blir stilt for selskaper som kommuner/fylkeskommuner eier. Det er derfor av interesse for eier/garantist å få rentekostnadene ned, hvilket tilsier garanti i form av selvskyldnerkausjon. Av garantiforskriften framgår at garantisten bør vurdere å ta pant i innkrevingsretten, hvilket også er det vanlige (2. prioritet hvis långiver har tinglyst panterett).

Ved fylkeskommunal/kommunal garanti knyttet til bompengeprojekter skal garanti-tidens 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 5 år for en eventuell forlengelse.

Før vedtak om garanti fattes, skal fylkeskommunen/kommunen være gjort kjent med risikoen forbundet med å stille slik garanti.

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.

Forøvrig vises til nærmere omtale av formell behandling av bompengesaker i kapittel 2 om prosedyrer for utredning og behandling av bompengeprojekter.

1.7.2 Pant

Vegloven § 27 annet ledd gir hjemmel for pantsetting av retten til å kreve inn bompenger:

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pant-setjast. 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 bompengeinntektinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettsvern ved å tinglystast i grunn-boka 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 benyttes som sikkerhet for långiver, eller – dersom garanti er stilt – for sikring av garantistens regresskrav etter utløst garantiansvar.

Vanligvis krever långiver å tinglyse en pantobligasjon på eiendommens grunnboksblad. Pantobligasjonen har et pålydende tilsvarende lånets størrelse, og skal tjene som sikkerhet for fortrinnsrett til bompenginntektene i samme omfang. Långiver vil kreve at Vegdirektoratet signerer på pant-obligasjonen i egenskap av hjemmelshaver til eiendommen. Vegdirektoratet aksepterer dette.

Rent praktisk foregår dette slik:

1. Bompengeselskapet sørger for at den delen av veganlegget der bomstasjonen skal plasseres blir oppmålt og skjøtet over til det lokale vegkontor ved Samferdselsdepartementet heftelsesfritt.
2. Søknad om tillatelse til pantsetting sendes Vegdirektoratet via vegkontoret.
3. Vegdirektoratet samtykker i at den aktuelle finansinstitusjon i egenskap av långiver gis pantsikkerhet i bompengeselskapets rett til å kreve inn bompenger på anlegget. Dette gjøres ved at Vegdirektoratet skriver ut en pantsettelseserklæring.
4. På eiendommens grunnboksblad tinglyses samtykkers ordlyd, om at tillatelsen til å innkreve bompenger gjelder innenfor de grenser som framgår av stortingsvedtaket og avtalen med staten ved Vegdirektoratet. Som hjelpedokumenter ved tinglysingen vedlegges de aktuelle stortingsdokumenter som ledet fram til Stortingets vedtak, avtalen mellom selskapet og Vegdirektoratet og Vegdirektoratets erklæring.

Garantistene kan kreve å få tinglyst krav i innkrevingsretten (jf. bompengeavtalen pkt. 6.1 bokstav a). Utforming av Vegdirektoratets erklæring 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.

Med automatiske bomstasjoner er det varierende praksis med hensyn til oppmåling og utskillelse av veggrunn rundt bomstasjon for påhefte av panterett, slik vegloven gir anvisning på. Vegdirektoratet arbeider med en forenkling av prosessen. Inntil videre må en etterleve veglovens krav til utskillelse av grunnstykke for tinglysing av panterett.

1.8 Forvaltning av bompengemidlene

I henhold til standard bompengeavtale skal selskapenes ledige midler forvaltes slik at de gir størst mulig avkastning uten risiko for tap av de plasserte midler.

Midler skal plasseres som bankinnskudd eller i obligasjoner utstedt eller garantert av stat, fylkeskommuner eller kommuner. Selskapene gis heller ikke anledning til aksjekjøp, jf. bompengeavtalens pkt. 6.2 første og annet ledd. Eierandel i drifts- eller administrasjonsselskap anses ikke som aksjekjøp.

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

2. Prosedyrer for utredning og behandling av bompengeprosjekter

2.1 Innledning

Alle prosjekter på offentlig veg som forutsettes finansiert med bompenger med hjemmel i veglovens § 27, må godkjennes av Stortinget. Dette gjelder også for bompengeprosjekter som bare omfatter fylkesveger og/eller kommunale veger.

Kravet om sammenheng mellom betaling og nytte er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeneinnkrevningen. Se nærmere omtale av nytteprinsippet i kapittel 1.1.2.

Finansieringsformen skal i utgangspunktet ikke være avgjørende for prioriteringen av et prosjekt. Statlige myndigheter prioriterer prosjekter på riksvegnettet, fylkeskommunene prioriterer pro-sjekter på fylkesveger og kommunene prioriterer prosjekter på kommunale veger.

Statens vegvesens kvalitetssystem beskriver prosedyrer som skal følges ved utarbeidelse og intern behandling av bompengeprosjekter. Kvalitetssystemet inneholder bl.a. en sjekklister som regulerer samarbeidet mellom regionvegkontorene og Vegdirektoratet og som beskriver konkret hvilke dokumenter som skal følge bompengesaken og hvilken saksbehandling som skal være gjennomført når saken oversendes direktoratet til videre behandling (jf. vedlegg 6). Kvalitetssikringen før lokalpolitisk behandling skal sikre at regionvegkontoret og Vegdirektoratet er omforent før de lokalpolitiske vedtakene fattes.

Flere tiltak for å effektivisere bompengeprosessen supplerer de prosedyrene som er beskrevet i kvalitetssystemet og er lenket til dette.

I vedlegg 7 er vist en skjematisk presentasjon av aktuelle tidslinjer for en bompengeprosess som er utarbeidet av nevnte arbeidsgruppe. Tidslinjene gir et bilde av hvor lang tid en bompengeprosess vil ta, fra oppstart og utarbeidelse av faglig grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak, til endelig vedtak i Stortinget.

2.2 Forholdet mellom plansak og bompengesak

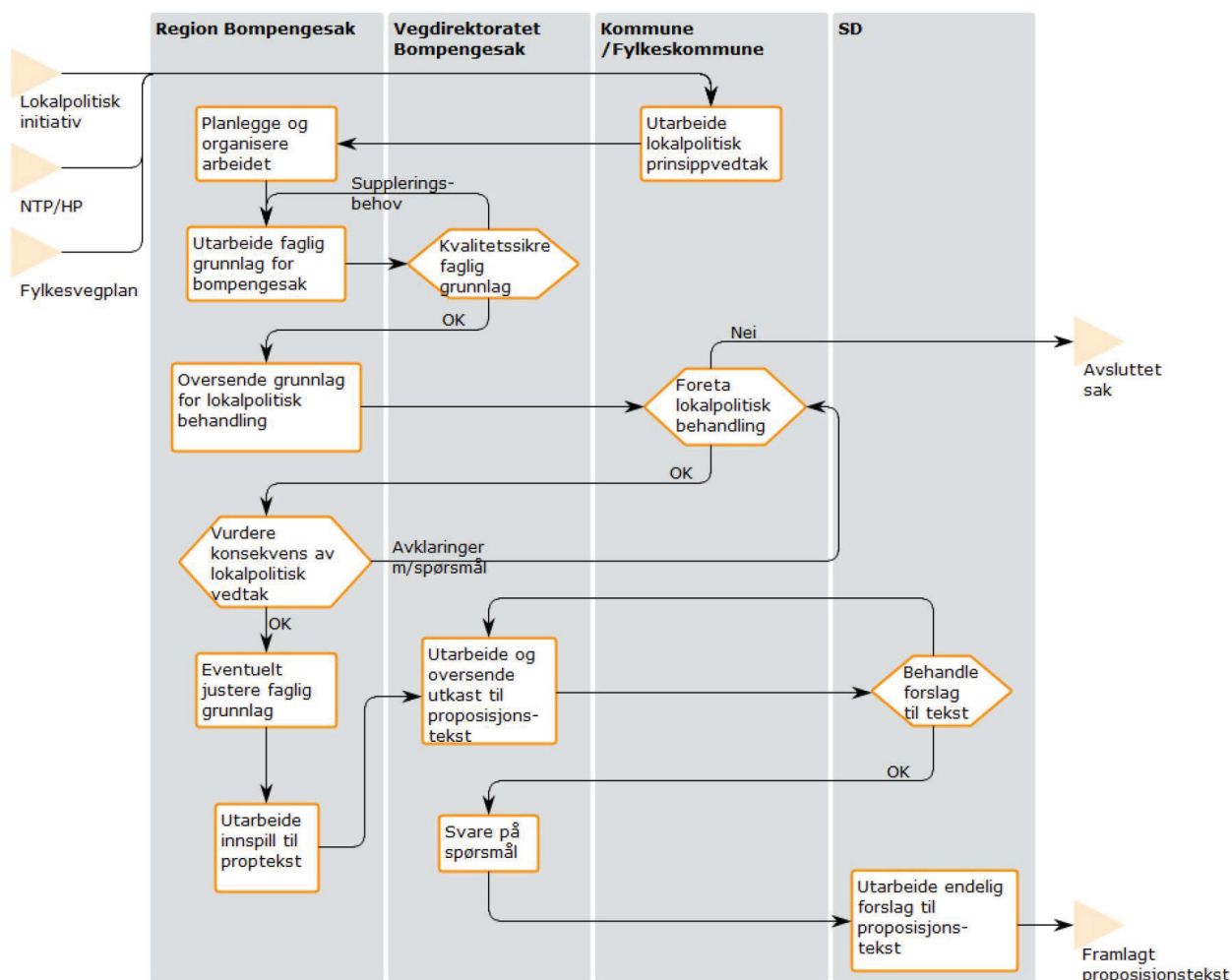
Planlegging av et vegprosjekt etter plan- og bygningsloven og forberedelse av et bompengeprosjekt er to selvstendige, og i prinsippet uavhengige prosesser.

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 pst. Det skal også være gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2) for prosjekter over en viss størrelse. Pr. desember 2013 er grensen 750 mill. kr.

For "bompengepakker" som omfatter flere delprosjekter kan kravene til plangrunnlag fravikes. Når bompengesaken fremmes for Stortinget bør det imidlertid foreligge godkjent plangrunnlag og kostnadsoverslag for ett eller flere av de høyest prioriterte prosjektene. Se nærmere omtale av bompengepakker i kapittel 2.4.

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

Figur 2 viser en oversikt over delprosesser, aktører og ansvarlige i en bompengeprosess.



Figur 2: Prosedyre for utarbeidelse av forslag til bompengeproposisjoner iht. Statens vegvesens kvalitetssystem

2.3 Bompengeprojekter utenfor byområder

2.3.1 Forhåndsvurdering/ mulighetsstudie

Det skal være lokalpolitisk tilslutning til bompengeprojekter som fremmes for behandling i Stortinget. Initiativ til et bompengeprojekt kan ofte komme fra lokalt hold. Statens vegvesens regionvegkontor 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 bompenge.

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

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 bompenge, jf. kapittel 1.2, 1.6.1 og 2.3.3.

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 skal 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 er basert på:

- antatte utbyggingskostnader
- antatte statlige og/eller fylkeskommunale bevilgninger
- utbyggings- og bevilgningstidspunkt
- vurdering av bomstasjonsplasseringer
- vurdering av trafikkgrunnlaget
- forslag til takst- og rabattsystem
- antatt lånerente
- 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 bompengennekingen. Regionvegkontoret har oversikt over hvilken versjon av RTM som vil være aktuell og hvem som kan operere denne.

Dersom det ikke er mulig å benytte RTM må det gjøres vurderinger av trafikkgrunnlaget basert på foreliggende data. Vanligvis vil det foreligge trafikk tall 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 NTP), kan benyttes som et utgangspunkt for å anslå trafikken gjennom bomstasjonen. I tillegg må det tas hensyn til eventuell trafikkvekst som følge av et vesentlig bedre tilbud og avvisning av trafikk på grunn av bompengeavgiften.

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

Vanligvis vil låneopptak være nødvendig, og en beregningsmodell som tar hensyn til rentekostnader skal da benyttes, se kapittel 2.5.5. Som en hovedregel bør bompengandelen i et prosjekt være minst 50 pst.

Vertskommuner, andre berørte kommuner og fylkeskommune 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.

Grunnlaget for et slikt prinsippvedtak kan legges fram som egen sak for å avklare om man skal gå videre med en mer detaljert bompengeutredning, jf. kapittel 2.3.2. Det kan også være hensiktsmessig at saken behandles parallelt med behandlingen av fylkesvegplan, eventuelt kommunedel-plan/fylkesdelplan, i forbindelse med høring av konseptvalgutredning for prosjektet, eller sammen med lokal behandling av Nasjonal transportplan hvert fjerde år. Uansett bør både kommuner og fylkeskommune fatte et særskilt vedtak som gir prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering. Vegdirektoratet skal involveres før saken behandles lokalpolitisk, jf. kapittel 2.7.1.

2.3.2 Bompengeutredning/faglig grunnlag

Når det foreligger lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede et bompengeprojekt videre, må det settes i gang en mer omfattende bompengeutredning. Bompengeutredningen skal danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner om bompengeordningen. Dersom det fattes slike vedtak vil det foreligge grunnlag for å fremme prosjektet videre via Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet med sikte på endelig behandling i Stortinget, jf. kapittel 2.7 om sentral behandling.

Det er en rekke viktige forutsetninger som alle 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.

2.3.3 Anleggskostnader

I kapittel 1.2 er det gitt en generell omtale av hvilke kostnader som kan dekkes av bompengeinntektene. Anleggskostnadene som bompengeselskapet skal dekke inkluderer følgende poster, jf. standard bompengeavtale punkt 2.2:

- Utgifter til planlegging og prosjektering, anleggskostnader inklusive byggeledelse og kontroll.
- Erstatninger for anleggsskader.
- Grunnervervskostnader, kostnader i forbindelse med naborettslige erstatningskrav.
- Kostnader ved etablering av innkrevningssystemet, herunder bomstasjon(er).
- 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 fra før Stortinget har vedtatt utbyggingen, kan ikke dekkes av bompenger uten spesiell avtale, jf. standard bompengeavtale punkt 6.4 og jf. kapittel 1.2.

Ved oversending av en søknad om godkjenning av et bompengeprojekt (enkeltprosjekt) fra regionvegkontoret til Vegdirektoratet, skal kostnadsoverslag på reguleringsplan-nivå foreligge. Usikkerheten skal normalt være +/- 10 pst. For alle kostnadsoverslag skal usikkerheten være angitt. Videre skal overslaget i tråd med Statens vegvesens rutiner være nyere enn ett år.

Før en stortingsproposisjon om et enkeltprosjekt fremmes for Stortinget, skal det foreligge kostnadsoverslag med en usikkerhet på maksimalt +/- 10 pst.

Staten skal normalt dekke selskapets merutgifter (rente- og driftskostnader) dersom anlegget åpnes for trafikk senere enn 3 måneder etter avtalt åpningstidspunkt.

Gjeldende standard bompenggeavtale mellom staten og bompengeselskapene 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.

Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, skal en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. En kostnadsbesparelse på mer enn 10 pst. tilfaller staten. For fylkesvegprosjekter gjelder tilsvarende fordeling mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet.

2.3.4 Bompenggeandel, takster og bompengeperiode

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

Takst- og rabattsystem er nærmere omtalt i kapittel 3.2.

Som hovedregel skal det ikke planlegges med en lengre bompengeperiode enn 15 år. Dersom forhåndsinnkreving er aktuelt, for eksempel ved ferjeavløsningsprosjekt, kan dette komme i tillegg til 15-årsperioden.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

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 overføres 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 bompenggeopplegg og framleggelse for Stortinget. Tre riksvegprosjekter i Norge er pr. 2013 gjennomført ved hjelp av OPS-modellen. Alle er nå i driftsfasen som er på 25 år. Bompengeperioden er på 15 år. Finansieringen av to av prosjektene er i vesentlig grad basert på bompenger, men bompengeselskapene har ikke tatt opp lån.

2.4 Bompengeprojekter i byområder

2.4.1 Definisjon av «bomring» og «bompengepakke»

Bomring

Med "bomring" menes et system av flere bomstasjoner, som regel rundt de mest sentrale delene av et byområde. Vanligvis betales det i bare en retning, som oftest i retning mot sentrum. Det kan også være et system med flere ringer eller soner i stedet for en tradisjonell ring.

Det kan også tenkes andre bompengesystemer med flere bomstasjoner som alle skal bidra til finansiering av samme utbygging, men uten at stasjonene ligger slik til at det er naturlig å kalle det en bomring.

Bompengepakke

De fleste bomringer og en del andre bompengeprojekter skal finansiere en "pakke" bestående av flere delprosjekter. Delprosjektene kan omfatte prosjekter og tiltak både på riksveger, fylkesveger og kommunale veger.

2.4.2 Spesielle krav til bomstasjons-plasseringer og trafikkanalyser

I utgangspunktet gjelder samme regler for hva som bør vurderes ved plassering av bomstasjoner i bomringer og liknende bomsystemer, som ved enklere bompengeanlegg, jf. kapittel 1.3 om prinsipper for 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.
- Eventuelle «urettferdigheter» ved at noen områder må betale mye, men får lite igjen, eller omvendt.
- Effekt av spesielle rabattordninger som f. eks. månedstak og timesregel. (maksimalt én betaling pr. time)
- Effekt av eventuelle tidsdifferensierte bomtakster (høyere takster i rush enn utenfor rush).

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 bompengereordningen. Nødvendig tid og kostnader for slike analyser bør ikke undervurderes, jf. også kapittel 2.5.1 Trafikkgrunnlag.

2.4.3 Prosjektliste og prosjektbeskrivelser for bompengepakker

Bompengepakker setter spesielle krav til saksbehandlingen både i forbindelse med framleggelse og behandling i Stortinget, ved inngåelse av bompengeselskapet og ved behov for endringer i utbyggingsperioden. Det er særlig regionvegkontoret som må ta ansvar for at dette blir fulgt opp 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.

Styring av bompengepakke/porteføljestyling

Innholdet i bompengepakken, prosjektporteføljen, vil som regel ikke være endelig avklart når forslaget om bompengereordning går til lokalpolitisk behandling og når Stortinget fatter vedtak om å iverksette bompengereordningen. En del av disse avklaringene, dvs. hvilke prosjekter som skal inngå samt

kostnadene og utbyggingsrekkefølgen for disse, vil måtte skje i løpet av bompengerperioden.

I Meld. St. 26 (2012-2013) 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.

Det må opprettes en styringsmodell for porteføljestyring der berørte myndigheter og etater er representert. Organiseringen skal være omtalt i bompengeproposisjonen for bompengepakken.

Ved vedtak av bompengepakker vil det vanligvis ikke foreligge detaljplanoverslag for alle delprosjekter. For en del prosjekter kan det derfor være betydelig usikkerhet i kostnadsoverslagene. Det vil også være fare for at en del av de foreslåtte delprosjekter ikke kan gjennomføres, enten fordi de ikke blir godkjent ved den videre planlegging, eller fordi kostnadsøkninger på andre prosjekter gjør at noen delprosjekter må utgå av pakken. Slike endringer i innholdet i bompengepakken skal håndteres gjennom porteføljestyringen.

Endringer i hvilke prosjekter og tiltak som skal gjennomføres kan påvirke trafikkgrunnlaget og gjøre det nødvendig med revisjon av trafikkberegningene.

Stortingsbehandlingen

Som grunnlag for Stortingets behandling bør det i proposisjonen for utbyggingen som minimum presenteres en liste over hvilke delprosjekt som inngår i utbyggingen. For minst ett prosjekt bør 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 tiltakspakken. Usikkerhet i kostnadsoverslagene bør angis, og det må sies noe om hvordan større endringer i finansieringsbehovet skal følges opp. En enkel løsning 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.

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

For større riksvegprosjekter innenfor bompengepakker holdes Stortinget løpende orientert om alle større endringer i kostnader i forhold til den opprinnelige listen, f. eks. gjennom omtale i de årlige budsjettproposisjonene.

Regionvegkontorets ansvar ved senere endringer

Ved oppfølging av bomringer og bompengepakker er det regionvegkontoret som har ansvar for at det til enhver tid foreligger tilstrekkelig oversikt over bruken av bompengene, både til de enkelte delprosjekter og totalt, og for oppfølging av eventuelle forutsetninger om bompengandel og tilføring av andre midler som 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.

2.5 Grunnlag for å utrede finansieringsforutsetninger for bompengeprosjekter/pakker

2.5.1 Trafikkgrunnlag

De aller fleste bompengeprosjekter medfører endringer i trafikksituasjonen på vegnettet. Prosjekter som medfører store endringer i dagens transportnett, som ferjeavløsningsprosjekter eller samband som vesentlig korter inn tidligere vegsamband, vil medføre vesentlige endringer også 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 bompengoordningen, må det derfor gjennomføres en særskilt transportanalyse for prosjektet.

For transportanalyser som skal legges til grunn for bompengeutredninger og påfølgende utarbeidelse av stortingsproposisjon, skal aktuell versjon av Regional transportmodell (RTM) benyttes. Resultatene fra transportmodellberegningene må vurderes opp mot data fra trafikktegninger, reisetidsmålinger, reisevaneundersøkelser mv. I tillegg til transportmodellberegninger kan supplerende beregninger med alternative metoder benyttes dersom det vurderes at transportmodellberegningene alene ikke vil gi tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

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. Blant annet gjennom Nasjonal transportplan gir regjeringen signaler om hva som bør legges til grunn for forventet trafikkvekst. 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 forutsetningene som benyttes om framtidig trafikkvekst.

Trafikkutviklingen fram til oppstart av bompengeinnkrevingen blir som regel beregnet ved bruk av Regional transportmodell, basert på forventet utvikling i arealbruk, bilhold og andre faktorer som påvirker trafikkutviklingen.

For å beregne trafikkutviklingen 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 etter mal fra Vegdirektoratet, jf. vedlegg 6.

2.5.2 Driftskostnader

Innkrevingskostnadene for et bompengeprosjekt må ikke undervurderes i kostnadsoverslagene og bompengeberegningene. Driftskostnadene avhenger blant annet av type rabattsystem og hvor stor trafikken er.

Erfaringsdata fra andre bompengeprojekter vil være et hjelpemiddel til å vurdere nivået på innkrevingskostnadene.

2.5.3 Prisstigning og rentenivå

Forutsetninger som skal legges til grunn for prisstigning og effektiv rente skal fastlegges i samråd med Vegdirektoratet.

2.5.4 Finansieringsplan og –analyse

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, f. eks. tilskudd fra kommuner og eventuelt fra private utbyggingsinteresser. Tidspunkt for utbetaling av slike bidrag og eventuell usikkerhet knyttet til denne type bidrag, må vies spesiell oppmerksomhet i de økonomiske analysene.

Vanligvis vil låneopptak være nødvendig. En beregningsmodell som tar hensyn til rentekostnader må da benyttes.

Beregningen skal normalt benytte standard forutsetninger om rentenivå, prisstigning mv.

Med et øvre tak på 15 års bompengeperiode, kan investeringsbeløp, takster, byggetid og tidspunkt for offentlige investeringer m.m. varieres slik at grunnlaget for en robust finansieringsplan framkommer.

2.5.5 Beregningsmodell

Statens vegvesen har utviklet en beregningsmodell basert på Excel regneark som kan benyttes til økonomisk analyse av bompengeprojekter samt til følsomhetsanalyser. Foreliggende versjon av modellen heter "BOM2010". Alternativt kan det brukes tilsvarende regnemodeller, forutsatt at de gir muligheter for å dokumentere metodikk, beregningsforutsetninger og resultater.

2.5.6 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 projekter. Dette gjenspeiles både i bompengeaftalen og takstretningsslinjene.

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 selskapets økonomi skal kunne tåle en mer pessimistisk utvikling enn det som forutsettes å være mest sannsynlig.

Det skal derfor foretas en følsomhetsanalyse av finansieringsplanen. En enkel måte å gjøre dette på, er at alle sentrale størrelser angis med et intervall for sannsynlig (nøkkernt) 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 lengere innkrevingsperiode enn ytterligere 5 år.

Størrelser som det er aktuelt å analysere er:

- investeringskostnader, investering pr. år, byggeperiode, start innkreving
- offentlige bevilgninger, andre tilskudd, tidspunkt og størrelse
- trafikkgrunnlag og -prognoser (engangsøkning, avvist trafikk, årlig vekst)
- takstnivå (inkl. ulike rabattsystem og ulik rabattbruk)
- driftskostnader
- lånerente
- prisstigning

Det er særlig viktig at det utføres følsomhetsanalyser for enkeltprosjekt. For bompengepakker vil innholdet i pakken (prosjektporteføljen) kunne justeres for å ivareta endringer i forutsetningene.

2.6 Lokalpolitisk behandling – forpliktende vedtak

Før bompengesaken kan legges fram for Stortinget, må kommunene og fylkeskommunen ha fattet forpliktende vedtak om finansieringsopplegg og om eventuelt garantiansvar. Dersom kommunene og/eller fylkeskommunen tar på seg garantiansvar, må disse også gjøre 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. Om det ikke er gjort tidligere, må det også fattes vedtak om opprettelse av bompengeselskap. Jf. kapittel 1.6.1 og 4.3.

Dersom fylkeskommunen, kommunene eller andre skal forskuttere midler eller gi tilskudd til utbyggingen, må det fattes egne vedtak om dette før saken blir sendt Vegdirektoratet. Det må da også gå klart fram hvilke vilkår som eventuelt er knyttet til slike forskudd eller tilskudd.

Statens vegvesens kvalitetssikringssystem beskriver hvordan Vegdirektoratet skal involveres i bompengeprosesser i regionene før saken oversendes formelt til direktoratet. Kvalitetssikringssystemet er omtalt nærmere i kapittel 2.7.1. I følge dette skal forslagene til lokale vedtak framlegges for Vegdirektoratet til vurdering før de fremmes formelt.

2.7 Sentral behandling

2.7.1 Vegdirektoratets rolle

Erfaringer viser at det bør være god kontakt mellom regionvegkontorene og Vegdirektoratet 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.

I Statens vegvesens kvalitetssikringssystem er det derfor utarbeidet en rutinebeskrivelse for hvordan-

samordningen mellom regionvegkontorene og Vegdirektoratet skal ivaretas gjennom den lokale utrednings- og behandlingsprosessen. Hensikten med samordningen er at Statens vegvesen skal være omforent og at saken skal ha tilstrekkelig kvalitet før den lokalpolitiske behandlingen gjennomføres.

Krav til dokumentasjon som skal følge oversendelsen til Vegdirektoratet fra regionvegkontorene er nærmere angitt i kvalitetssystemets sjekklister, jf. vedlegg 6.

2.7.2 Forberedelse for Stortingsbehandling

Når bompengesaken er ferdig behandlet lokalt, sender regionvegkontoret saken til Vegdirektoratet som har ansvar for å kvalitetssikre prosjektet og vurdere om det er grunnlag for å fremme saken. Som nevnt i kapittel 2.1 forutsettes mye av denne kvalitetssikringen å skje allerede i løpet av den lokale utrednings- og behandlingsprosessen. Jf. forøvrig sjekklister som angir nødvendig dokumentasjon ved oversendelse av saken fra regionvegkontoret til Vegdirektoratet.

Når saken anses klar til å fremmes, utformes et grunnlag for en stortingsproposisjon som oversendes Samferdselsdepartementet. Regionvegkontoret skal utarbeide et første utkast til stortingsproposisjon for prosjektet som oversendes Vegdirektoratet.

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 NTP-perioder). I en slik oppstilling vil det framgå om bompenger eller andre tilskudd må forskuttere offentlige bevilgninger og i så fall når refusjonen fra det offentlige kommer. Nødvendige garantier for låneopptak må også foreligge og omtales i proposisjonen.

Det er departementet som fremmer saken for Stortinget.

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.

Saksbehandlingstiden i direktoratet og departementet kan variere, avhengig av sakens karakter og hvordan den lokale prosessen har gått. Jf. prosedyre for behandling av bompengeprojekter som er vist i figur 1.

2.7.3 Behandling i Stortinget

Bompengeprojekter på riksveger 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.

Bompengeprojekter på fylkesveger legges bare fram for Stortinget i en egen stortingsproposisjon. Slike prosjekter er vanligvis forankret i en fylkesvegplan/handlingsprogram for fylkesvegnettet i fylket.

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

I neste omgang legges saken fram for Stortinget som egen stortingsproposisjon eller som del av en budsjettproposisjon, for endelig vedtak.

Først når Stortinget har fattet endelig vedtak og gitt samtykke til bompengeneinnkreving, foreligger det hjemmel for å kreve inn bompenger. Stortinget gir samtidig Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og til å fastsette nærmere vilkår for bompengeneinnkrevingen.

For tidsbruk fra lokalpolitisk behandling fram til vedtak i Stortinget vises til tidslinjene som er presentert i vedlegg 7. For et bompengeprojekt som er godt forberedt og som ikke krever ekstern kvalitetssikring (KS2), vil det normalt gå om lag et halvt år fra lokalpolitisk behandling til stortingsvedtak. Dersom det kreves KS2 vil denne prosessen normalt ta om lag ett år. Det er da tatt utgangspunkt i at fylkestinget behandler saken i juni eller desember. Det understrekes at det er sentrale politiske myndigheter som har hånd om behandlingen inkl. framdriften etter at Statens vegvesen har oversendt saken til Samferdselsdepartementet.

2.8 Endringer i vedtatte bompengeprojekter

Større endringer i bompengeprojekter på riksveger 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, eller større endringer i finansierings- eller takstopplegget.

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

Forslaget til endringer skal behandles politisk i kommuner og fylkeskommune før saken oversendes Vegdirektoratet. Saken følger deretter vanlig prosedyre fram til den eventuelt fremmes for Stortinget. Det er viktig at regionvegkontoret ved starten av en slik endringsprosess får gjort en vurdering av hvilke vedtak som er nødvendige og hvor lang saksbehandlingstid som kan forventes.

Endringer i vedtatte bompengeneordninger på fylkesveger skal også legges fram for Stortinget. Endringer i et fylkesvegprosjekt som ikke påvirker bompengeneordningen legges ikke fram for Stortinget.

3. Takstsystem

3.1 Innledning

Samferdselsdepartementet har delegert takstmyndigheten for bompengesaker til Vegdirektoratet. Takstsystemene skal bygge på de prinsipper som er nedfelt i St. meld. nr. 32 (1988-89) «Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93», St. meld. 46 (1990-91) «Om endrede rammebetingelser for bompengeprojekter» og St. meld. nr. 34 (1992-93) «Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97».

Ovennevnte prinsipper er nedfelt i håndbok R702 Om takstretningslinjer for bompengeprojekter på offentlig veg. Prinsippene for fastsettelse av takster og rabatter har etter at håndbok R702 ble utarbeidet blitt løpende justert bl. a. som følge av retningslinjer gitt i egne brev fra Samferdselsdepartementet, og som følge av føringer gitt i EU-direktiv (Eurovignett-direktivet). Nedenfor følger oversikt over de viktigste føringene mht. takster og rabatter som gjelder pr. 2013.

3.2 Utforming av takstsystem

Ved fremlegg av bompengeproposisjoner skal det redegjøres for hvilke takstforutsetninger som legges til grunn i de ulike bomsnitt samt rabattsystem. Dette skjer normalt ved utforming av trafikknøttat og i finansieringsanalysene som legges frem ved lokalpolitisk behandling.

Ved planlegging av takstsystem for nye prosjekter er det generelt viktig at effektene av både takstnivå og rabattsystemer vurderes nøye for å unngå at de samlede inntektene blir vesentlig lavere enn opprinnelig forutsatt. Høye takster kan medføre betydelig avvisning av trafikk, særlig der det foreligger alternative ruter. Et omfattende rabattsystem kan medføre større inntektsreduksjon enn det som ble anslått i de innledende vurderinger av prosjektet.

Det bør heller ikke være særlig forskjeller i systemene der flere bomanlegg ligger nær hverandre og trafikkeres av de samme trafikantene.

3.2.1 Hovedprinsipper

Ved planlegging og utforming av bompengeplegg skal det normalt tas utgangspunkt i følgende hovedprinsipper:

Takster

Ved automatiske bomstasjoner benyttes to takstgrupper:

- Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3.500 kg
- Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3.500 kg

Det skal ikke betales for tilhenger.

Det er ikke fastsatt i noe regelverk hvor høy taksten for tunge kjøretøyer skal være i forhold til taksten for lette kjøretøyer. Høyere takst for tunge enn for lette kjøretøyer begrunnes med at tungbiltrafikken som regel har større nytte av forbedret vegstandard enn lette og at den medfører en større belastning på vegnettet enn lette kjøretøyer. I de fleste norske bompengoordninger betaler tunge kjøretøyer dobbel takst i forhold til lette. I noen tilfeller betaler tunge kjøretøyer enda høyere takst enn dette. Forslag om bruk av et annet forholdstall enn at tunge kjøretøyer betaler dobbel lettbitakst bør begrunnes.

Rabatter – gjeldende regler og praksis

I henhold til Meld. St. 26 (2012-2013) skal hovedregelen i alle nye bompengeprojekt være at det kun gis 10 pst. rabatt for alle kjøretøy som betaler med elektronisk brikke. Andre forslag om rabatter som kommer opp ved lokal behandling må tas opp med Vegdirektoratet.

I Meld. St. 26 (2012-2013) bebuder Samferdselsdepartementet at de vil be Statens vegvesen om å drøfte en overgang til ny takst- og rabattstruktur med bompengeselskapene ved deres eiere, dvs fylkeskommunene og kommunene.

Med bakgrunn i Eurovignettdirektivet og føringene i Meld. St. 26 (2012-2013) arbeider Vegdirektoratet med å avklare regelverket for rabattordninger, bl.a. forskrift med nærmere prinsipper for fastsettelse av rabatter mv.

Vegdirektoratet vil løpende orientere regionene om eventuelle endringer i takst- og rabattsystemet. I den grad det likevel skulle være usikkerhet knyttet til hvilke prinsipper som gjelder ved fastsettelse av takster/rabatter og evt. fritaksordninger, kan saken tas opp med Vegdirektoratet.

Det er anledning til å innføre tidsdifferensierte takster så lenge hovedformålet er å fordele betalingsplikten på en mer rettferdig måte og lette finansieringen av prosjekter og tiltak.

3.2.2 Spesialordninger

Over tid har det blitt åpnet for ulike spesialtilpasninger mht. takst- og rabattsystemer. Nedenfor er det redegjort nærmere for de viktigste spesialtilpasningene som det kan åpnes for pr. februar 2014.

Innkreving på ferje

For reiser med ferjer betales ferjetakster i tråd med riksregulativet for ferjetakster. Her er det mange takstklasser, beregnet ut fra kjøretøyets lengde. Ved innkreving av bompenger på ferjer blir bompengetaksten et påslag på et antall takstsoner i tråd med riksregulativet. Utgangspunktet har vært at rabatten for bompengepåslaget blir det samme som for ferjebilletten. Bl.a. utstedes sonekort med 40 klipp og verdikort, slik at 50 pst. rabatt oppnås i forhold til det en enkeltbillett uten rabatt koster.

Prop. 117 S (2012-2013) omhandler forhåndsinnkreving av bompenger til E39 Rogfast i Rogaland som er et prosjekt på TEN-T-vegnettet. For dette vegnettet gjelder Eurovignettdirektivet. I Prop. 117 S er det lagt til grunn at det ikke gis rabatt på bompengetaksten/bompengepåslaget (bare selve ferjebilletten).

Ved ferjeavløsningsprosjekter skal takst- og rabattsystemet ved etterskuddsinnkrevingen være i tråd med det ordinære takst- og rabattsystemet for bompengeprojekter, dvs. at det ikke lenger skal være noen særordning for denne type prosjekter.

Å benytte AutoPASS ved betaling av ferjebilletter har til nå kun blitt benyttet ved ett prøveprosjekt. Innføring av AutoPASS som ordinært innkrevingssystem på ferjer er under utredning. En rekke forhold utredes. Eventuell bruk av AutoPASS på ferjer må vurderes i forbindelse med nye ferjeandbud.

Fellesabonnement

Så lenge rabatten baserer seg på betaling pr. passering, kan det for privatpersoner gis anledning til å knytte to kjøretøyer til en rabattordning. Det forutsettes en kontrollordning som sørger for at begrensningen til to kjøretøyer håndheves, for eksempel knyttet til kjøretøyenes registreringsnummer.

Firmaer kan på samme måte få inngå avtale om firmaabonnement for flere kjøretøy i samme takstklasse.

Midlertidig tidsdifferensiering av takstene

Tidsdifferensierte takster kan være et aktuelt tiltak for å begrense overskridelse av grenseverdier for luftkvalitet etter forurensingsloven § 9, jfr. veglovens § 27 nytt annet ledd.

Passeringstak og timesregel

I bomringer kan det innføres et månedlig passeringstak. Dvs. at det settes en øvre grense for antall passeringer som det skal betales for innenfor en kalendermåned. Det kan også settes et tak for antall passeringer innen en time (timesregel). Slike ordninger kan redusere ulempene for trafikanter som har et reisemønster som medfører urimelig mange passeringer, for eksempel i forbindelse med transport til og fra barnehage nær en bomstasjon. For å få nytte av månedstak og timesregel kreves bruk av elektronisk brikke. Slike ordninger skal godkjennes av Vegdirektoratet.

I denne forbindelse skiller det mellom bomringer og øvrige bompengoordninger.

For bomringer legges eksisterende ordning til grunn. Dvs. at det kan fastsettes tak for antall passeringer innen en måned og pr. time.

For øvrige bompengoordninger gjelder følgende prinsipper:

1. Etter lokale vurderinger gis det mulighet til å innføre et passeringstak på 60 passeringer pr. måned for andre bompengeprojekter.
2. De økonomiske konsekvensene 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 økt grunntakst, slik at de samlede inntektene opprettholdes. Inntektsreduksjonen som følge av passeringstaket skal som hovedregel ikke overstige 7 pst.
3. Passeringstaket kan i særskilte tilfeller settes lavere enn 60 passeringer pr. måned. Senking av taket må begrunnes i særskilte lokale forhold og forutsetter at inntektsreduksjonen som følge av rabattordningen ikke er større enn 7 pst. Passeringstaket kan ikke settes lavere enn 40 passeringer pr. måned.
4. Innføring av passeringstak kan ikke kombineres med andre rabattordninger ut over flat rabatt på 10 pst.
5. Passeringstak skal som hovedregel ikke kunne kombineres med individuelle fritaksordninger som ikke er omtalt i takstretningslinjene.
6. Dersom det i etterkant viser seg at inntektene svikter som følge av passeringstaket, må ordningen revurderes og tilpasses kravet om at inntektsreduksjonen ikke skal overstige 7 pst.
7. 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 de enkelte bomsnittene.
8. Ordningen med passeringstak skal gjelde for kjøretøy opp til og med 3,5 tonn med elektronisk brikke.

3.2.3 Fritaksordninger

Det bør i minst mulig grad gis fritak for betaling i bompengeprojekter. Mange fritaksordninger vil både svekke prosjektets inntektsside og øke administrasjons- og innkrevingskostnadene. Uten klare avgrensninger vil det lett oppstå press fra ulike grupper for å få fritak eller særskilte rabattordninger. Det følger videre av nytteprinsippet at den som har nytte av vegprosjektet skal betale bompenger. På bakgrunn av dette er det i takstretningslinjene trukket opp klare grenser for hvilke trafikanter som skal gis fritak.

Følgende grupper er pr. februar 2014 helt eller delvis fritatt for betaling av bompenger:

- Gående og syklende.
- Moped og motorsykel.
- Passasjerer (unntatt i noen ferjeavløsningsprosjekt).
- Uniformerte utrykningskjøretøy (sivile utrykningskjøretøy i tjeneste).
- Kjøretøy i merket begravelsesfølge.
- El-biler og hydrogenbiler med HY-registreringsskilt.
- Kollektivtransport i konsesjonert rute.
- Kjøretøy som benyttes til arbeid på bomvegen (ikke i bomringer).
- Forflytningshemmede (bare i bomringer). Herunder åpnes det for to gratisbrikker for familier med funksjonshemmede barn, og refusjon av bompenger for funksjonshemmede uten egen bil.
- Diplomater i Oslo-pakke 3 og kjøretøy eid eller knyttet til Nato-hovedkvarter.

Det forutsettes at alle som er innvilget fritak må ha brikke.

Alle forslag om fritak ut over det som er beskrevet ovenfor, eller i egne brev/notat fra Vegdirektoratet, skal forelegges Vegdirektoratet for avklaring på forhånd.

3.3 Betalingsmåter ved automatisk innkreving

I 2014 fullfører Norge overgang til automatisk bompengeneinnkreving. Ved alle nye bompengeprojekter skal 10 pst. rabatt for trafikanter med brikke og etterskuddsbetaling legges til grunn.

Automatiske bomstasjoner er basert på AutoPASS-systemet som består av vegkantutstyr (bomstasjon), bompengebrikke og sentralsystem.

Ved automatisk bompengeneinnkreving betaler brukerne bompenger ut fra en **periodisk faktura for bompenger**. Faktura produseres etter to metoder:

- Brikkepassering: Faktura ut fra kundens avtale for bombrikken.
- Bildepassering: Faktura i posten til bilens eier ut fra kjøretøyregisteret.

AutoPASS brikkeavtaler

Automatisk innkreving fungerer effektivt når brukerne inngår brikkeavtale og fester brikken i front-ruten på bilen slik at den kan leses i automatiske bomstasjoner. Alle AutoPASS brikkeavtaler gir brukerne fordel av brikkerabatt 10 pst., timesregel og månedstak i mange bompengeanlegg, mulighet for å følge med på passeringer og betalinger online på «min side» og en samlet faktura for passeringer i alle AutoPASS-anlegg. Brukerne betaler et depositum på 200 kr for brikken.

Takst- og rabattsystemet er i dag lagt opp på én av to måter:

Etterskuddsavtale: Faktura etterskuddsvis for passeringer en periode.

Eller: Forskuddsavtale, faktura for et avtalt forskuddsbeløp. Passeringer avregnes fortløpende mot innbetalt forskudd.

Ved ordinære avtaler lagres passeringstidspunkt/-sted. Det er mulig å inngå anonym avtale der passeringstidspunkt/-sted slettes og bare pris lagres.

Ved forskuddsavtaler får brukerne høy rabatt på bompenger i bompengeselskapet som utsteder brikken, 30 - 50 pst. rabatt, eventuelt 20 pst. rabatt. Forskuddet belastes også for passeringer i andre bompengeanlegg der det ikke gis særskilt rabatt.

Alle brikkebrukere kan velge høy rabatt på 20 til 50 pst. og forskuddsbetaling i bomselskap som tilbyr

dette, uansett hvilken type brikkeavtale de har. Rabatten velges aktivt ved at bruker inngår tilleggsavtale med bompengeselskapet som tilbyr rabatten. Ved tilleggsavtale får brukeren faktura fra to bompengeselskap: Forskuddsfaktura der det er inngått tilleggsavtale og etterskuddsfaktura for passeringer i alle andre anlegg enn der det er tilleggsavtale.

Andre betalingsløsninger

Kapittel 9.3 omtaler valgfrie betalingsløsninger for brukere som ikke ønsker automatisk innkreving. Kapittel 9.9 omtaler innkreving fra utenlandskregistrerte kjøretøy.

3.4 Godkjenning av nytt takstsystem

I Stortingsproposisjonen som omtaler vegprosjektet er det oppgitt hvilket takst- og rabattsystem som skal gjelde. I god tid før bompengeneinnkrevingen starter skal bompengeselskapet sende en søknad om takst- og rabattsystem til regionvegkontoret. Regionvegkontoret gjør en faglig vurdering av søknaden på grunnlag av gjeldende forutsetninger for prosjektet og gjeldende takstretningslinjer.

Som grunnlag for vurderingen sendes forslaget på høring til kommune(r) og fylkeskommunen. Saken sendes deretter til Vegdirektoratet senest 3 måneder før bompengeneinnkrevingen skal starte. Vegdirektoratet fatter et takstvedtak som skal kunngjøres senest 4 – 6 uker før gjennomføring.

3.5 Endringer i eksisterende takstsystem

3.5.1 Takstjustering i hht. prisstigning

Regionene er delegert myndighet til å vedta justeringer av takstnivået i takt med prisstigningen. Som hovedregel skal bompengeselskapet årlig vurdere takstene med utgangspunkt i selskapets økonomi og forutsetningene ved stortingsbehandlingen. I den forbindelse bør selskapet underrette regionen om planlagte endringer for det kommende år.

Det er ikke krav om lokalpolitisk behandling ved takstjustering i takt med prisstigningen, men regionen må vurdere om slik behandling likevel er ønskelig.

Om nødvendig kan regionen 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.

Bompengeselskapet søker regionen om prisjustering. Regionen godkjenner justeringer i henhold til de til en hver tid gjeldende retningslinjer. Vegdirektoratet orienteres om godkjenningen samtidig som selskapet blir orientert, det vil si før prisjusteringen foretas.

Vedtaket 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:

«Takstendringen kan påklages til Vegdirektoratet innen 3 uker fra kunngjøring. Klagen sendes Statens vegvesen, region.....».

Hvis regionen fastholder vedtaket (ved klage), sendes saken med regionens 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. Regionens takstvedtak gjelder inntil Vegdirektoratet har behandlet klagen. Vegdirektoratet sender sitt svar direkte til klageren, med kopi til regionen og selskapet.

I forbindelse med utarbeiding av ny standard bompenggeavtale er obligatorisk takstjustering i henhold til konsumprisindeksen under vurdering. Takstretningslinjene er pr. desember 2013 under revisjon.

3.5.2 Andre takstendringer

Alle andre endringer enn justering i takt med prisstigningen, skal godkjennes av Vegdirektoratet. Prosjekter med svært god økonomi kan få tillatelse til å fryse takstene. Søknad om dette skal utarbeides i samråd med regionen og skal godkjennes av Vegdirektoratet.

Dersom det skulle vise seg at bompengetaksten er vesentlig høyere enn nødvendig for å nedbetale lånet som forutsatt, bør det vurderes om lån bør nedbetales raskere eller om taksten bør reduseres. En slik vurdering skal forelegges lokale myndigheter. Det vises for øvrig til saksgang skissert nedenfor. For prosjekter med dårlig økonomi har Vegdirektoratet myndighet til å øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigning og/eller øke bompengeperioden med inntil 5 år.

Følgende saksgang anbefales:

1. Regionen tar kontakt med bompengeselskapet for å påpeke behovet for å øke takster eller endre takst- og rabattsystem. Selskapet sender søknad om endring til angjeldende region.
2. Regionen gjør en faglig vurdering av selskapets økonomi på grunnlag av gjeldende forutsetninger for prosjektet og gjeldende takstretningslinjer. Regionen sørger for lokalpolitisk behandling av forslag til nye takster/takst- og rabattsystem.
3. Saken med tilhørende kommunale og fylkeskommunale vedtak sendes Vegdirektoratet. I den forbindelse skal regionen legge ved en faglig vurdering av søknaden samt eventuelle problemer knyttet til politisk behandling. Vegdirektoratet skal ha søknaden med alle vedlegg senest 3 måneder før endring forutsettes å tre i kraft.
4. Vedtak skal kunngjøres senest 4-6 uker før gjennomføring. Det er bompengeselskapet i samråd med regionen som skal sørge for offentlig kunngjøring. Bompengeselskapet dekker kostnadene til kunngjøringen. Kunngjøringen skal blant annet inneholde opplysninger om klageadgang. Følgende ordlyd benyttes: «Takstendringen kan påklages til Samferdselsdepartementet innen 3 uker fra kunngjøring. Klagen sendes Vegdirektoratet».
5. Hvis Vegdirektoratet fastholder vedtaket (etter klage), 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.

Større endringer i bompenggeordninger 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.

3.6 Tilleggsavgifter

Ileggelse av tilleggsavgift er regulert i forskrift om betaling av bomavgift og tilleggsavgift av 30. april 2004, med hjemmel i veglovens § 27. I brev av 02.06.2010 har Vegdirektoratet gitt nærmere retningslinjer for ileggelse av tilleggsavgift ved passering av bomstasjoner. Retningslinjer tilsier at det skal ilegges tilleggsavgift i følgende tilfeller:

- Når utsendt faktura og etterkommende purring ikke betales inne forfall. Gjelder kunder uten Autopass-avtale.
- Når det ikke betales riktig bomavgift, for eksempel at det betales for feil kjøretøyklasse.

Jf. for øvrig Vegdirektoratets retningslinjer.

3.7 Klagebehandling

Takstvedtak og ileggelse av tilleggsavgift skal betraktes som enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Klagebehandling ved takstvedtak er beskrevet i kapittel 3.5.1 og 3.5.2.

Klagefrist på tilleggsavgift er 3 uker fra melding er mottatt. Klagen sendes bompengeselskapet. Dersom selskapet fastholder tilleggsavgiften, sendes klagen videre til regionvegkontoret med bompengeselskapets vurdering. Regionen er klageinstans og har således avgjørelsesmyndighet. Klageren har etter forvaltningsloven ikke krav på behandling av klagen i organ overordnet regionvegkontoret.

Bompengeselskapet skal sørge for at de som mottar krav om tilleggsavgift gjøres kjent med klageadgangen.

4. Bompengeselskapet

Bompengeselskapets hovedoppgaver er å:

- finansiere bompengedelen av utbyggingen
- kreve inn bompenger
- forvalte bompengemidlene

Det arbeides for tiden med omorganisering av bompengeselskapene. Inntil ny organisering er vedtatt gjelder ordningen som er beskrevet nedenfor. Dvs. at et bompengeselskap skal administrere én bompengoordning med én eller flere bomstasjoner.

4.1 Selskapets oppgaver

En del av selskapets oppgaver er gjennomgått mer i detalj i kapittel 5 og kapittel 6 Driftsfasen. Her gis bare et sammendrag og omtale av punkter som ikke dekkes andre steder i håndboken, med spesiell vekt på forhold som angår organisering av selskapet.

I følge bompengeaftalen skal bompengeselskapet stå for del-/fullfinansiering av utbyggingen i samråd med Statens vegvesen, og etter de retningslinjer som staten til enhver tid gir. Under de samme forutsetninger skal selskapet administrere bompengeneinnkrevningen, forvalte bompengemidlene og anvende disse slik det framgår av avtalen.

Bompengeselskapet har dermed fått ansvar for å finansiere sin andel av utbyggingen, for å administrere innkrevningen samt ansvar for drift og vedlikehold av innkrevingsutstyret.

I henhold til bompengeaftalen skal selskapet dessuten administrere bompengeneinnkrevningen på en måte som gir minst mulig ulemper for trafikantene, høyest mulig inntjeningssevne og lavest mulig administrasjons- og innkrevingskostnader.

De selskapene som ikke selv ønsker å ta hånd om driften, skal sette ut driften på anbud. På den måten kan selskapene unngå mulige habilitetsproblemer samt få en billigere drift.

For bompengeselskaper som kjøper den daglige driften av innkrevningen er det viktig å skille mellom bompengeselskapets og driftsselskapets ansvar. Bompengeselskapet har inngått en bompengeaftale med Vegdirektoratet og skal forholde seg til den. Et driftsselskap vil være engasjert av bompengeselskapet og skal forholde seg til den avtale som er inngått med bompengeselskapet. Avtalen mellom driftsselskapet og bompengeselskapet (driftsavtalen) må likevel ikke være i strid med bompengeaftalen.

Bompengeaftalen krever at selskapet ikke skal engasjere seg i tiltak som ikke har direkte sammenheng med innkrevningen av bompenger eller betjening av selskapets gjeld.

4.2 Selskapsform

Et bompengeselskap organiseres som hovedregel som aksjeselskap. Det finnes likevel noen prosjekter hvor fylkeskommunen er bompengeselskap.

Det er et krav at selskapet til enhver tid skal være majoritets eid av fylker og kommuner, og at styre-representanter som disse har stått bak valget av, utgjør flertall i styret. Dette kravet er stilt fordi:

- i de fleste bompengeanlegg er det også et vesentlig bidrag med offentlige midler
- Fylkeskommuner/kommuner garanterer ofte for lån.

De fleste selskaper er i sin helhet eid av de kommuner/fylkeskommuner som er berørt av utbyggingen.

For øvrig er det ikke ønskelig å legge begrensinger på hvilke personer som kan sitte i styret for bompengeselskapet.

I samband med etablering av selskapet skal det utarbeides vedtekter der blant annet formålet for selskapet blir definert. Ifølge aksjeloven § 2-2 skal vedtekter for aksjeselskap inneholde:

- Selskapets firmanavn.
- Navn på kommunen hvor selskapet skal ha sitt forretningskontor.
- Selskapets formål.
- Aksjekapitalen (I stiftelsesavtalen kan aksjekapitalen settes til et minstebeløp som må tegnes for å få stiftet selskapet).
- Aksjenes pålydende (nominelle beløp).
- Antallet eller laveste og høyeste antall styremedlemmer.
- Hvilke saker som skal behandles på ordinære generalforsamlinger.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at vedtektene ikke må inneholde formål som vil være i strid med de krav bompengeselskapet stiller til selskapets virksomhet, jf. blant annet bompengeselskapets punkt 5.3, 6.1.e og 6.5.

Aksjeloven § 2-4 har dessuten en bestemmelse om at selskapets stiftelsesdokument skal gi opplysning dersom noen skal ha særskilte rettigheter eller fordeler av selskapet. Dette innebærer at selskapets stiftelsesdokumenter må omtale avtalen som skal inngås med staten og som gir selskapet rettigheter til innkreving, men også en rekke forpliktelser i forhold til vegmyndighetene.

Det pågår en utredning om omstrukturering av bompengesektoren som kan få betydning for organiseringen av bompengeselskapene.

4.3 Tidspunkt for opprettelse av bompengeselskapet

Bompengeselskapet må senest være opprettet når saken sendes fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet. Ut fra de oppgavene selskapet har i dag, er det vanligvis ikke behov for å opprette selskapet tidligere.

4.4 Avtaler

4.4.1 Bompengeselskapet

Det viktigste avtaledokumentet for bompengeselskapet er bompengeselskapet som inngås mellom selskapet og staten. Med bompengeselskapet menes i det etterfølgende den til enhver tid gjeldende standardavtalen.

Formålet med bompengeavtalen er:

- Å gi bompengeselskapet hjemmel til å kreve inn bompenge på bestemte vilkår.
- Å definere klart bruken av disse bompengene til bestemte vegformål.
- Å avklare de økonomiske usikkerhetene knyttet til disse oppgavene, som et grunnlag for at selskapet kan forhandle om og ta opp lån.
- Å gi klare regler for kontakt selskap – Statens vegvesen, og gi regler for hva selskapet skal eller kan gjøre.

Avtalen fastlegger selskapets oppgaver og rettigheter. Før avtalen er underskrevet, har selskapet ingen rett til å kreve inn bompenge, og dermed heller ikke noe grunnlag for å ta opp lån.

Samferdselsdepartementet har delegert myndighet til å inngå slik bompengeavtale til Vegdirektoratet, under forutsetning av at en standard avtaletekst legges til grunn. Denne standardteksten tar hensyn til de prinsipielle vedtak Stortinget har gjort i forbindelse med behandling av tidligere bompengesaker. Standardavtalen ble sist behandlet i St. prp. nr. 17 (1993-94), men har senere vært gjenstand for mindre justeringer.

Den reviderte standardteksten for nye bompengeavtaler er i sin helhet tatt inn i Statens vegvesens kvalitetssystem.

Standard mal for bompengeavtale skal legges til grunn også for avtaler om bomringer og bompengepakker, men den må tilpasses den aktuelle situasjonen.

Vedlegg til bompengeavtalen bør inneholde mer detaljerte opplysninger om prosjektene enn det som vanligvis framgår av stortingsproposisjonen. Bompengeavtalen bør omfatte en beskrivelse av forutsetningene som er oppdatert, og avtalen må inneholde en beskrivelse av rutiner og ansvar for jevnlige (f. eks. årlige) oppdateringer av forutsetningene for hva som skal finansieres.

Der det forutsettes at deler av utbyggingen finansieres med annet enn riks- eller fylkesvegmidler og bompenge, bør dette omtales og spesifiseres i bompengeavtalen.

Bompengeavtalen kan først undertegnes etter at Stortinget har vedtatt bompengeprosjektet. Et utkast til bompengeavtale kan med fordel utarbeides før dette, slik at den er klar til å underskrives så snart som mulig etter stortingsbehandlingen.

Alle endringer i bompengeavtalen etter at den er underskrevet, skal gjøres som tilleggsavtaler som omfatter de revisjoner Statens vegvesen og bompengeselskapet har blitt enige om.

Avtalen gjelder i utgangspunktet fram til innkreving av bompenge skal opphøre. Hovedprinsippene er at:

- Avtalen er inngått for perioden fram til innkreving av bompenge skal opphøre, og kan ikke sies opp av partene i andre tilfeller enn ved mislighold, ved illojal opptreden eller dersom partene er enige om at avtalen skal sies opp.
- Som mislighold regnes at selskapet ikke kan eller vil etterkomme instruksjoner og pålegg fra Statens vegvesen, bl.a. at selskapet ikke etterkommer Statens vegvesens rekvisisjon av midler.

4.4.2 Drift av vegkantutstyr

I bompengeavtalen er det forutsatt at det inngås en egen avtale om drift av vegkantutstyret (utstyrsavtale). Denne avtalen skal inngås mellom Selskapet og det aktuelle regionvegkontoret. Standard utstyrsavtale er tatt inn i kvalitetssystemet og er nærmere omtalt i kapittel 6.

4.4.3 Tilleggsavtaler

I hovedsak skal bompenggeavtalen gjelde i hele bompenggeperioden. Endringer skal ivaretas gjennom tilleggsavtaler. Ved behov for endringer i bompenggeavtalen eller driftsavtalen (avtalen om drift av innkrevingsystemet mellom bompengeselskapet og Statens vegvesen) skal det inngås tilleggsavtaler som endrer eller utdyper de opprinnelig inngåtte avtaler. Driftsavtalen er formelt sett også en tilleggsavtale til bompenggeavtalen.

Fra planleggingen starter til bompenggeinnkrevingen opphører, vil ansvarlige for prosjektet skifte flere ganger, i hvert fall på regionvegkontorene og i Vegdirektoratet. Som en kvalitets sikring av avtaleverket og som støtte for nye saksbehandlere, er det i bompenggeavtalen et krav om at alle tilleggsavtaler og andre dokumenter av betydning for prosjektet skal registreres fortløpende. Ansvar for dette ligger hos regionvegkontoret som er ansvarlig for at:

- vedleggene til avtalen ajourholdes som følge av nye vedtak i Storting, fylkesting eller kommunestyre, tilleggsavtaler mellom bompengeselskapet og Statens vegvesen eller andre forhold som påvirker avtalen.

Kopier av nye vedlegg skal sendes selskapet og Vegdirektoratet.

Det er ønskelig at dette gjøres etter et system som etter hvert blir likt for alle prosjekter. Det foreslås derfor at bompenggeavtalen får vedlegg som alle vil bestå av flere dokumenter etter hvert som det inngås tilleggsavtaler eller det skjer andre vedtak av betydning for prosjektet.

Vedleggene kan være:

- A. Tilleggsavtaler
- B. Vedtak i Storting, fylkesting og kommunestyre av betydning for avtalen
- C. Utbyggingsomfang med kostnadsoverslag
- D. Betalings- og rekvisisjonsplaner
- E. Takstvedtak

Se også håndbokas vedlegg 3.

Alle tilleggsavtaler skal behandles på samme måte som standardavtalen. Dette innebærer at tilleggsavtaler til bompenggeavtalen, bortsett fra forhold som gjelder utstyrsavtalen, skal inngås mellom selskapet og Statens vegvesen ved Vegdirektoratet. Tilleggsavtaler til utstyrsavtalen skal inngås mellom selskapet og regionvegkontoret. Slike tilleggsavtaler må ikke være i strid med bompenggeavtalen eller retningslinjer e.l. gitt av Vegdirektoratet. Hvis det oppstår tvil om dette, må utkast til tilleggsavtale til driftsavtalen forelegges Vegdirektoratet.

4.5 Rettigheter og betingelser for selskapet

4.5.1 Rettigheter

I henhold til bompenggeavtalen omfatter bompengeselskapets rettigheter at:

- de investeringer og kostnader som selskapet skal finansiere tillates dekket gjennom innkrevde bompenger
- selskapet gis tillatelse til å pantsette retten til å innkreve bompenger

Retten til å innkreve bompenger opphører når selskapet har oppfylt sine forpliktelser, har tilstrekkelig med midler til å nedbetale gjeld med påløpte renter, til å betale nødvendige kostnader ved avvikling av innkrevningen og til å tilbakebetale aksjeeierne innbetalt aksjekapital.

Se nærmere omtale av opphør av selskapet i kapittel 7.

4.5.2 Bompenggeinnkreving

Vilkårene for bompenggeinnkrevingen som er nedfelt i stortingsproposisjonen blir fulgt opp i bompenggeavtalen. I bompenggeavtalens punkt 3 blir det satt betingelser for innkrevingen, blant annet:

- plassering av bomstasjon(ene)
- om det skal være etterskudds-, parallell- og/eller forhåndsinnkreving og fra hvilket tidspunkt innkreving kan starte
- bompenggeperiodens lengde, normalt 15 år, og betingelser for eventuell forlengelse, maksimalt 5 år
- takst- og rabattsystem skal være i samsvar med gjeldende takstretninglinjer eller revisjoner/ endringer angitt i egne skriv fra Vegdirektoratet eller i stortingsproposisjonen
- takster kan endres i takt med prisstigningen, om nødvendig kan reell takstøkning godkjennes, men maksimalt 20 pst. i forhold til utgangsnivået
- selskapet plikter å ilegge tilleggsavgift etter gjeldende forskrift ved unnlatt betaling

4.5.3 Annen virksomhet

Bompengeselskapets adgang til å drive annen virksomhet er regulert gjennom bompenggeavtalen og innebærer blant annet at:

- selskapet ikke skal engasjere seg i tiltak som ikke har direkte sammenheng med innkreving av bompenger eller betjening av selskapets gjeld
- selskapet ikke skal engasjere seg i eller pådra seg utgifter knyttet til byggherre-/byggeledelsesfunksjonen
- informasjon fra selskapet til allmennheten skal begrenses til takst- og rabattsystemet, samt informasjon om innkrevingen av bompenger
- selskapet ikke skal inngå avtaler med andre bompengeselskap eller andre typer selskap om noen form for tjenester knyttet til annen bruk av elektroniske brikker eller andre former for betalingskort for bompenger, enn betaling for passering av bompenggestasjoner på offentlig veg

Det er Statens vegvesen som er ansvarlig for å forestå og finansiere informasjon og orientering om riksveganlegg. Fylkeskommunen er ansvarlig for fylkesveganlegg. Selskapet kan etter søknad til Vegdirektoratet gis tillatelse til å inngå avtale med andre bompengeselskaper om kjøp og/eller salg av administrative tjenester tilknyttet bompenggeinnkreving på offentlig veg.

Det er ikke tillatt å benytte bompengeneinntekter til markedsføring av prosjektet med sikte på å få flest mulig til å benytte vegen.

Selskapet skal ikke engasjere seg i tiltak som ikke har direkte sammenheng med innkreving av bompenger eller betjening av selskapets gjeld. Selskapet har ikke adgang til å kjøpe aksjer.

4.5.4 Krav til selskapet

I bompengeavtalens punkt 6 er det stilt en rekke krav til bompengeselskapets organisering og drift. Selskapets rett til å innkreve bompenger er betinget av at:

- dersom det gis fylkeskommunal garanti, skal fylkeskommunen ha 1. prioritets pant i selskapets rett til å innkreve bompenger
- det til enhver tid er majoritets eid av fylke og kommuner, og at styrerepresentanter som disse har stått bak valget av, utgjør flertall i styret
- Statens vegvesen mottar referat/protokoll fra styremøtene/generalforsamling
- Statens vegvesen og Riksrevisjonen har møte- og talerett i generalforsamlingene, og mottar innkalling og saksdokumenter til generalforsamlingene på samme måte som aksjonærene
- selskapet ikke driver virksomhet utover det som framgår av denne avtale eller andre avtaler som er inngått med Statens vegvesen

I forbindelse med fylkeskommunal garanti må det påpekes at rettsvern for garanti ikke er en betingelse for lån. Rettsvern for garanti har ikke noe med långivers sikkerhet å gjøre.

Flere av disse punktene er utdypet i egne punkter i avtalen. I tillegg er det et krav i bompengeavtalen om at gjeld pådratt før stortingsbehandlingen ikke tillates dekket med bompenger, se omtale i kapittel 2.3.3.

4.5.5 Tilbakebetaling av aksjekapital

Et bompengeselskap skal være et ideelt foretak og ikke ha som formål å gi økonomisk utbytte.

Det skal ikke utbetales årlig utbytte, men nødvendige midler for tilbakebetaling av aksjekapitalen, kan skaffes av selskapet gjennom innkrevde bompenger.

Aksjekapitalen skal kunne tilbakebetales aksjonærene med en sum som er lik innbetalt aksjekapital justert med 80 pst. av endringen i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks, regnet fra aksjekapitalens innbetaling til måneden før selskapets vedtak om oppløsning.

4.5.6 Forsikringer

Hva skal selskapet forsikre? Bompengeselskapet har anledning til å tegne forsikring av arbeidsgiveransvaret etter skadeserstatningsloven av 13. juni 1969. Om slik forsikring skal tegnes beror på vanlige risiko- og konsekvensvurderinger. Selskapet har dessuten plikt til å forsikre utstyr som selskapet eier eller leier, jf. driftsavtalen pkt. 5. Med slikt utstyr menes annet utstyr enn innkrevingsutstyret, jf. utstyrsavtalen pkt. 1.4. Kostnader til forsikring anses som administrasjonskostnader som belastes bompengeneinnkrevningen.

Hva skal selskapet ikke forsikre?

Selskapet skal derimot ikke tegne forsikring av utstyr og forhold som er Statens vegvesens ansvar etter lov og avtale, dvs. innkrevingsutstyret, jf. utstyrsavtalens § 1.3, naboansvar og generelt ansvar som vegholder. Det skal heller ikke tegnes forsikring mot inntektsreduksjon som følge av skade på innkrevingsutstyr eller stenging av veg, jf. bompengeavtalen pkt. 6.6. Ansvarsfordeling av disse forhold mellom selskap og vegholder er regulert i bompengeavtalen pkt. 4.4 og 4.5.

4.5.7 Krav til regnskap

Det kreves at selskapet uansett selskapsform skal føre sine regnskaper i samsvar med regnskapslovens regler. Regnskapsloven og aksjeloven har identiske regnskapsregler. Det er videre krav om at det skal framgå klart av regnskapet hvor stort kontantbeløp som hvert år er overført til Statens vegvesen.

Vegdirektoratet følger opp bompengeselskapenes regnskaper. Det er krav til foreløpig rapportering av nøkkeltall kort tid etter regnskapsårets slutt. Endelig rapportering skjer på grunnlag av revisorgodkjent regnskap.

4.5.8 Årsberetning og andre oppgaver

Bompengeselskapet skal sende regnskap med årsberetning og andre oppgaver til regionvegkontoret i henhold til Vegdirektoratets nærmere bestemmelser. Riksrevisjonen og Statens vegvesen skal ha rett til innsyn i selskapets budsjetter og regnskaper, og har rett til å innkreve de opplysninger en finner påkrevet for sin kontroll, så vel fra selskapets daglige leder som fra styret og den valgte revisor.

Det har fra noen selskap vært reist tvil om det kan stilles slike krav om innsynsrett for Statens vegvesen og Riksrevisjonen. Tilsvarende har det også vært reist tvil om bestemmelsen i bompengavtalens pkt. 6.1.d om møte- og talerett på generalforsamlinger. I den forbindelsen vises det til omtale av aksjeloven § 2-4 i håndbokas kapittel 4.2. Selskapet er opprettet med det helt spesielle formål å finansiere en spesiell vegutbygging, og krav om slikt innsyn har vært kjent allerede før selskapet blir stiftet. Ut fra dette bør ikke de offentlige majoritetseiere av selskapet ha grunnlag for innvendinger mot slikt innsyn.

4.5.9 Forholdet til forvaltningsloven og offentlighetsloven

Lov om behandlingsmåte i forvaltningssaker av 10. februar 1967 (forvaltningsloven), stiller en rekke krav til den virksomhet som drives av forvaltningsorganer, jf. lovens § 1.

Som forvaltningsorgan defineres etter loven ethvert organ for stat eller kommune, jf. forvaltningslovens § 1, annet punktum. I visse henseende omfattes imidlertid også private rettssubjekter som bompengeselskaper av forvaltningsloven, nemlig når det fattes enkeltvedtak, jf. § 1 tredje punktum. Enkeltvedtak er «et vedtak som gjelder rettigheter og plikter til en eller flere bestemte personer». Dette gjenspeiler seg blant annet i takst-retningslinjenes bestemmelser om bompengeselskapets rutiner i forbindelse med takstendringer eller illeggelse av tilleggsgebyr, se omtale i kapittel 3.5 og 3.6.

Desto større omfang bompengeneinnkrevingen får, desto viktigere er det med et effektivt og godt fungerende informasjonssystem om bompenger. En forutsetning for dette er at alle involverte parter tar informasjonsarbeidet på alvor og bidrar til at nødvendig informasjon finnes tilgjengelig. Når det gjelder informasjon fra offentlige myndigheter, er intensjonen i offentlighetsloven at det skal være vid innsynsrett i offentlige dokumenter. I prinsippet bør et offentlig eid selskap tillate tilsvarende innsyn som en offentlig etat.

Avslag på innsynsbegjæringer er å anse som enkeltvedtak etter forvaltningsloven og kan påklages til overordnet organ.

5. Før og under anleggsperioden

Før og etter anleggsstart skal all kontakt mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet gå gjennom regionvegkontoret, dersom ikke annet er eller blir bestemt. Ved eventuell direkte kontakt mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet, skal alltid regionvegkontoret holdes orientert.

For bompengepakker vises også til kapittel 2.4 om bomringer og bompengepakker.

5.1 Grunnlag for bompengeavtalen

5.1.1 Bompengeavtalen – innhold i prosjektet

I forbindelse med arbeidet med omorganisering av bompengeselskapene arbeides det også med nytt avtaleverk. Dette vil bestå av tre elementer: bompengeavtale, utstyrsavtale og prosjektavtale. Inntil nytt avtaleverk foreligger, legges gjeldende bompengeavtale til grunn.

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

Stortingsproposisjonen danner grunnlag for bompengeavtalen, definerer prosjektets omfang og innhold og gir føringer for utforming av bompenge- og rabattsystemet. Om nødvendig presiseres andre betingelser.

Omtalen av prosjektet i stortingsproposisjonen gir en detaljert beskrivelse av hva som skal bompengefinansieres og hvilke kostnader som er med i kostnadstallene som er angitt. I kapittel 2.3.3 er det gitt en nærmere beskrivelse av hva som kan inngå i anleggskostnadene for prosjektet.

For bompengepakker skal det i et vedlegg til bompengeavtalen angis hvilke delprosjekter som inngår i pakken samt et kostnadsanslag for disse. Innholdet i pakken kan bli endret gjennom den løpende porteføljestyringen og ved behandling av de årlige statsbudsjettene.

5.1.2 Endringer i kostnadsoverslag

I perioden fra stortingsproposisjonen blir fremlagt til bompengeavtalen skal under-skrives, 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 bompengeavtalen 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, jf. kapittel 5.1.3. Dette gjelder ikke for fylkesvegprosjekter der det er fylkeskommunen som er ansvarlig for kostnadsoverslaget.

Bompengeselskapets må informeres om endringene før avtalen underskrives. Endringene må være omtalt i et eget notat som vedlegges avtalen.

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

I alle tilfeller må det utarbeides et notat som vedlegges avtalen, og som oversiktlig gjør rede for forut-

setningene for de nye kostnads- og usikkerhetstallene, og hvilke konsekvenser dette har i forhold til bompengeavtalen med tilleggsavtaler.

Regler for dekning av kostnadsøkning ut over prisstigningen for enkeltprosjekt på riksveger

I henhold til bompengeavtalen gjelder følgende regler:

Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger. Deling av kostnadsøkningen mellom statlige midler og bompenger skal skje etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen.

Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes med statlige midler.

- Kostnadsbesparelse på mer enn 10 pst. tilfaller staten.
- Tilsvarende regler som beskrevet ovenfor gjelder også for fylkesveger, men da dekker fylkeskommunen økte kostnader eller får gevinst av kostnadsbesparelser.
- Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet, øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller for lenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Kostnadsøkning i bompengepakker

Bompengepakker er mer fleksible enn enkeltprosjekt når det gjelder håndtering av kostnadsøkninger. Det blir lagt til grunn at omfanget av utbygging og tiltak i pakken blir tilpasset den økonomiske rammen. Dersom kostnadsoverslaget på noen av prosjektene øker, vil dette innebære at andre prosjekt ikke blir bygd. Dersom prosjektene blir rimeligere enn beregnet, vil det bli plass til flere prosjekt i pakken. All kostnadsøkning er altså forutsatt løst innenfor den økonomiske rammen for bompengepakken.

5.1.3 Senere endringer vedtatt av Stortinget

Et bompengeprosjekt på riksveg 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 avtalen.

Det kan i tillegg bli nødvendig å inngå en tilleggsavtale med selskapet, dersom den nye stortingsbehandlingen medfører endring i de kostnader som bompengeselskapet er forpliktet til å dekke.

Tilsvarende som beskrevet ovenfor gjelder for ny behandling i fylkestinget for bompengeprosjekt på fylkesveger.

Ved endringer i bompengeordningen må saken tilbake til Stortinget både når det gjelder riks- og fylkesveger.

5.2 Anleggsfasen

5.2.1 Ansvarsfordeling

Statens vegvesen er byggherre og har ansvaret for gjennomføring av utbyggingen på riksveger. På fylkesvegprosjekt ivaretar Statens vegvesen byggherreoppgavene på vegne av fylkeskommunen. Dersom kommunen skal ha byggherreansvar for deler av utbyggingen, skal dette være omtalt i framlegget for Stortinget. I bompengeaftalen må det tas inn bestemmelser for hvordan delt byggherreansvar skal fungere i praksis, f.eks. om betingelser for kommunal rekvisisjon av midler, krav til regnskapsføring og innsikt i regnskaper, rapportering mv.

Byggherrefunksjonen omfatter bl.a. ansvaret for prosjektering, grunnerverv, byggeledelse og kontroll av anleggsdriften, regnskaps- og økonomifunksjonen i anleggstiden.

For prosjekterings- og byggeperioden skal Statens vegvesen opprette en kontaktgruppe bestående av representanter fra regionvegkontoret og bompengeselskapet. Formålet med kontaktgruppen er av informerende art, og den skal møtes minst en gang pr. år. Regionvegkontoret kaller inn til og skriver referat fra møter i kontaktgruppen. Referatet sendes Vegdirektoratet til orientering.

Regionvegkontoret skal i byggeperioden minst en gang i måneden sende rapport om fremdriften i utbyggingen. Avvik i forhold til den forutsatte økonomiske fremdriftsplan skal alltid rapporteres.

Uansett hvem som delfinansierer utbyggingen i tillegg til bompengene, skal Statens vegvesen være byggherre for riksvegprosjekt. Statens vegvesen utfører dessuten byggherreoppgaver på fylkesveger på vegne av fylkeskommunen.

I byggherreansvaret ligger det hele og fulle ansvaret for gjennomføringen av utbyggingen, inklusive valg av entreprenør.

Det vil i anleggsperioden nesten alltid oppstå avvik i forhold til hva som er avtalt kostnad for prosjektet, jf. kapittel 5.1.

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 avtalen og om nødvendig føre til en tilleggsavtale med selskapet. Det er hele tiden regionvegkontoret som har ansvaret for at slike forhold blir tilfredsstillende dokumentert og avklart, og for at bompengeselskapet holdes informert.

Økonomiske avvik skal rapporteres månedlig til selskapet. Når anlegget er slutt, utarbeides en teknisk/økonomisk sluttrapport hvor avvik forklares kortfattet og enkelt uten at samtlige detaljer tas med. Dersom avviket er så stort at staten eller fylkeskommunen må dekke alle kostnader utover den avtalte rammen, bør sluttrapporten gi en god dokumentasjon på hva som har ført til denne overskridelsen.

5.2.2 Overføring av midler

Regionvegkontorets ansvar

Ved inngåelse av bompengeaftalen skal det foreligge en foreløpig betalings- og rekvisisjonsplan som utarbeides av Statens vegvesen. Endelig fordeling av statlige eller fylkeskommunale midler og bompengemidler i utbyggingsperioden fastlegges av de kostnadsrammer som legges til grunn i langtidsplaner og i de årlige budsjettene for riks- og fylkesveger.

Selskapet skal ha uttalerett til regionvegkontorets årlige forslag til budsjett for prosjektet. Etter at Stortinget har vedtatt riksvegbudsjettet, eventuelt fylkestinget har vedtatt fylkesvegbudsjettet, skal selskapet og regionvegkontoret hvert år utarbeide en rekvisisjonsplan.

Bompengeselskapets ansvar

Selskapet plikter å overføre midler etter rekvisisjon fra Statens vegvesen innen angitt frist. Overføring skal skje uten opphold, og uten dokumentasjon av behovet for overføring av midlene. Statens vegvesen skal likevel påse at overføring og anvendelse av midler så vidt mulig faller sammen i tid. Rekvisisjon skal sendes selskapet senest 14 dager før frist for overføring av midler.

Allerede i forbindelse med finansieringsplanen og inngåelse av bompengavtalen, må det gjøres forutsetninger om når og hvor store de årlige offentlige bevilgningene til prosjektet skal være.

Det må likevel gjøres regning med at det kan bli merkbare avvik fra dette som følge av behandlingen av de årlige riksveg- og fylkesvegbudsjettene og budsjettene for eventuelt andre organer som skal bevilge midler til prosjektet.

Prosess for riksveger

Regionvegkontoret utarbeider sitt forslag til riksvegbudsjett om lag ett år før starten på det aktuelle budsjettåret. I løpet av våren legges budsjettforslaget fram for bl.a. fylkeskommunen til uttalelse. Bompengeselskapet skal informeres om hvor stort beløp som foreslås avsatt til bompengeprojektet det påfølgende år, og har rett til å komme med synspunkter på dette.

Regjeringen legger fram sitt forslag til statsbudsjett for påfølgende år i oktober. Regionvegkontoret skal da orientere bompengeselskapet om hva budsjettforslaget kan innebære for prosjektet.

Stortingets endelige budsjettvedtak foreligger i desember, og i praksis kan årsskiftet være passert før det er endelig klart for regionvegkontoret hvilke midler som kan disponeres til bompengeprojektet i det aktuelle året. Straks dette er avklart, må det i samarbeid med bompengeselskapet settes opp en rekvisisjonsplan som viser hvor store de månedlige overføringene fra selskapet til vegvesenet forventes å bli. Denne rekvisisjonsplanen bør tas inn som vedlegg til avtalen.

Prosess for fylkesveger

Regionvegkontoret utarbeider sitt forslag til fylkesvegbudsjett i første halvdel av året før starten på det aktuelle budsjettåret. I løpet av høsten behandles budsjettforslaget i fylkeskommunale organer og fylkestinget vedtar vanligvis fylkesvegbudsjettet i desember.

På tilsvarende måte som for riksveger skal bompengeselskapet informeres om hvor stort beløp som foreslås avsatt til bompengeprojektet det påfølgende år. På dette grunnlaget skal det i samarbeid med bompengeselskapet settes opp en rekvisisjonsplan som viser hvor store de månedlige overføringene fra selskapet til Statens vegvesen forventes å bli.

Rekvisisjonsplanen bør tas inn som vedlegg til avtalen.

Statens vegvesen skal påse at overføring og anvendelse av midler så vidt mulig sammenfaller i tid. Det kan derfor oppstå avvik fra rekvisisjonsplanen i løpet av året. Rekvisisjon skal sendes selskapet senest 14 dager før midler skal overføres.

Selskapet plikter å overføre midlene innen fristen som er angitt på rekvisisjonen. Overføringen skal skje uten opphold og uten dokumentasjon av behovet for overføring av midlene.

5.2.3 Åpningstidspunkt

Statens vegvesen har ansvaret for at vegen blir åpnet for trafikk og at innkreving kan igangsettes. Staten eller fylkeskommunen skal dekke selskapets kostnader ved en eventuell forsinkelse ut over 3 måneder fra forutsatt dato for vegåpning og inntil prosjektet faktisk blir åpnet for trafikk.

Hvis nødvendig oversikt for å fastsette åpningstidspunktet ikke foreligger ved inngåelse av avtalen, skal tidspunkt for vegåpning avtales så snart dette er tilstrekkelig avklart.

Nøyaktig tidspunkt for vegåpning skal være avtalt senest 3 måneder før åpning. Nærmere omtale av hva som kreves avklart før vegåpning er også omtalt i driftsavtalen mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet. Driftsavtalen er omtalt i kapittel 6 Driftsfasen, jf. også vedlegg 2.

Regler for dagmulkt ved forsinket vegåpning er nærmere omtalt i bompengeavtalen.

Statens økonomiske ansvar knyttet til dette punkt i avtalen gjelder vanligvis ikke prosjekter der det er lagt opp til parallellinnkreving av bompenger, eventuelt med begrenset låneopptak i forhold til inntektsstrømmen.

5.2.4 Ansvar ved avvik fra forutsatte kostnader

Bompengeselskapet skal finansiere eventuell pris–stigning i byggetiden tilsvarende sin andel av anleggs–kostnadene. Statistisk Sentralbyrås produktivitetsjusterte kostnadsindeks for riks- og fylkesveganlegg legges til grunn.

Bompengeavtalens regler om dekning av kostnadsøkninger ut over prisstigning og for fordeling av besparelser i anleggskostnadene er omtalt i kapittel 5.1.2.

Som kostnadsøkning regnes alle kostnadsøkninger unntatt de som følger av krav om endring av trase og standard stilt av lokale myndigheter, bedrifter o.l., 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 bompengelinnevingen over en lengere periode. Hvis det er forutsatt at andre investeringspartnere skal dekke deler av eventuell kostnadsøkning eller nyte godt av besparelser, må dette spesifiseres nærmere.

Ved forsering av anlegget dekkes eventuelle merkostnader av bompengeselskapet, så fremt ikke merkostnadene overstiger selskapets innsparte byggelånsrenter.

Innen ett år etter åpning for trafikk skal det være klarlagt hvilke midler Statens vegvesen vil rekvirere fra bompengeselskapet til rest- og etterarbeider. Unntak fra denne regelen er nærmere angitt i bompengeavtalen.

Statens vegvesen plikter å gi en oversikt over verserende og aktuelle tvister som Statens vegvesen har kjennskap til ett år etter åpning av anlegget.

Eventuelle endringer i og utskiftninger av innkrevingssystemet er ikke definert som restarbeider/ etterarbeider, og skal finansieres av bompengeselskapet.

5.3 Innkrevingssystemet

5.3.1 Ansvarsfordeling

Bompenggeavtalen beskriver ansvarsfordelingen ved anskaffelse og etablering av innkrevings-systemet. Hovedpunktene i ansvarsfordelingen er:

- Statens vegvesen har hovedansvar for valg, innkjøp og etablering av innkrevingsssystemet, men skal rådføre seg med bompengeselskapet ved valg av innkrevings-system.
- Statens vegvesen skal være eier av innkrevingsutstyret.
- Statens vegvesen er ansvarlig for at innkrevings-systemet er i driftsklar stand før innkreving igangsettes.
- Dersom deler av innkrevings-systemet ved bompengeperiodens slutt skal benyttes i et annet bompengeprojekt eller til andre formål, skal en eventuell salgsverdi av utstyret inngå i og disponeres på lik linje med selskapets øvrige restmidler.

Som tillegg til bompenggeavtalen skal det opprettes en egen avtale om drift av innkrevings-systemet, jf. vedlegg 2. Denne utstyrsavtalen skal senest foreligge når innkjøp av innkrevingsutstyr begynner. I bompenggeavtalen er det angitt bestemmelser om dekning av kostnader dersom det foreligger eller oppstår alvorlige feil eller mangler ved innkrevings-systemet før bompengeselskapet overtar vedlike-holdsansvaret for utstyret i henhold til utstyrsavtalen.

5.3.2 Planlegging, godkjenning, innkjøp

Hva som regnes som innkrevingsutstyr, og som dermed skal eies av staten ved Statens vegvesen, er beskrevet i driftsavtalen.

Utstyrsavtalen gir også føringer for arbeidet med planlegging og innkjøp av innkrevings-systemet med garantiordninger.

Prosedyre for anskaffelse av innkrevingsutstyr er beskrevet i Statens vegvesens kvalitetssystem. Bomstasjonsutforming

Plasseringen av bomstasjonene planlegges som en del av den ordinære vegplanleggingen gjennom reguleringsplaner, byggeplaner og anbudsgrunnlag. Som minimum skal det legges opp til behandling av bomstasjonene gjennom byggesøknad til kommunen.

Etter hvert som innkrevingen i alle bomstasjoner på riks- og fylkesveger har blitt basert på AutoPASS-systemet har utformingen av bomstasjonene i stor grad blitt standardisert.

Innkrevingsutstyr

Selv om Statens vegvesen skal være eier av innkrevingsutstyret, er det selskapet som skal benytte det i den daglige driften. Både utforming av bomstasjoner og valg av innkrevingsutstyr er omtalt i kapittel 9.

Sentralsystem

Sentralsystem er en samlebetegnelse på alle administrative systemer et bompengeselskap må ha for å kreve inn bompenger.

Vegdirektoratet har utarbeidet felles funksjonelle kravspesifikasjoner for bompengeselskapenes sentralsystem.

Det er viktig at regionvegkontoret og bompengeselskapet tar kontakt med Vegdirektoratet i en tidlig fase av planleggingen av innkrevings-systemet for å rasjonalisere anskaffelsen.

Innkjøp

Ved innkjøp må regelverket om offentlige anskaffelser følges.

Abonnementsregister og register over uregelmessige passeringer

Statens vegvesen har en generell konsesjon fra Datatilsynet om opprettelse av personregister og lagring av passeringsdata i et baksystem for elektronisk innkreving.

Vegdirektoratet sender regelmessig en melding til Datatilsynet med oppdatert liste over bompengordninger som konsesjonen omfatter.

Personopplysningsloven stiller krav om at bompengeselskapet skal gjøre seg kjent med loven, og selskapet må kunne dokumentere sine interne rutiner med hensyn til saksbehandling og sikkerhet. Konsesjon fra Post- og teletilsynet

Det må sendes melding til Post- og teletilsynet om drift av elektroniske innkrevningssystemer.

Prosedyre og søknadsskjema for slik melding finnes i Statens vegvesens kvalitetssystem.

5.3.3 Igangsetting

Prosedyrer for igangsetting av bompenginnkreving og informasjon om igangsetting er beskrevet i Statens vegvesens kvalitetssystem.

Nøyaktig tidspunkt for igangsetting av innkrevningssystemet avtales mellom regionvegkontoret og bompengeselskapet og skal være fastsatt senest 3 måneder på forhånd. Det skal også foreligge en avtale om hvordan opplæring av personalet som skal drive utstyret skal foregå, og om hvordan det skal gis informasjon til trafikantene i forbindelse med igangsetting av innkrevningen. Det er Statens vegvesens ansvar å gi denne informasjonen.

Senest en uke før åpning skal det være en felles gjennomgang av innkrevingsutstyret, hvor feil eller mangler påvises. På grunnlag av denne gjennomgangen tar Statens vegvesen stilling til om åpning kan foregå som planlagt.

Bompengeselskapet har ansvaret for drift av utstyret fra igangsetting av innkrevningen.

Statens vegvesen har ansvar for vedlikehold av sin del av utstyret inntil endelig overleveringsforretning er avholdt.

5.3.4 Overtakelse

Prosedyrer ved overtakelse av innkrevningssystemet er nærmere omtalt i Statens vegvesens kvalitetssystem.

Senest 3 måneder etter at innkrevningen er satt i gang, skal det være en overleveringsforretning hvor bompengeselskapet formelt overtar ansvaret både for drift og vedlikehold av den del av innkrevingsutstyret som Statens vegvesen har hatt ansvar for å etablere.

Ved gjennomgang av innkrevningssystemet før igangsetting og ved overleveringsforretning, skal det føres protokoll som bl.a. skal angi hvilke mangler som ble påvist, frist for utbedring av påviste mangler og tidspunkt for eventuell senere igangsetting eller overtagelse dersom dette avtales.

Ansvar ved forsinkelser framgår av bompengeavtalen.

6. Driftsfase

6.1 Drift av innkrevingssystemet

6.1.1 Avtaleverket

Administrasjon og drift av innkrevingsutstyret

Bompenggeavtalen definerer ansvaret vedrørende administrasjon og drift av innkrevingsutstyret. Selskapet skal ha ansvaret for administrasjon, drift og vedlikehold av innkrevingssystemet i bompengeperioden. Selskapet skal være med i arbeidet med å gjøre innkrevingsystemet driftsklart og plikter så raskt som mulig å sette seg inn i bruken av innkrevingsystemet.

Administrasjonen av bompenggeinnkrevingen skal gi minst mulig ulemper for trafikantene, høyest mulig inntjening og lavest mulig administrasjons- og innkrevingskostnader.

I mange tilfeller er det ikke aktuelt at bompengeselskapet bygger opp egen kompetanse for å ta hånd om innkrevingen. Disse driftsoppgavene må da kjøpes gjennom utlysning av en entreprise. Avtalen mellom bompengeselskapet og driftsselskapet må være i samsvar med de avtaler bompengeselskapet har inngått med Statens vegvesen.

Driftsavtalens punkt 3 beskriver ansvarsforholdene vedrørende drift og vedlikehold av innkrevingsutstyret.

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

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

Kostnadene for slikt vedlikehold skal dekkes av bompengeselskapet.

Bompengeselskapet kan inngå avtale med leverandør(er) av innkrevingsystemet eller andre (inklusive Statens vegvesen) for å oppfylle sitt ansvar for drift og vedlikehold av innkrevingsystemet.

Det er bompengeselskapets ansvar å melde om behov for endringer på skilt på grunn av takstøkninger etc. Utgiftene dekkes med bompengemidler. Statens vegvesen er ansvarlig for å utføre slike endringer.

Avbrudd i innkrevingen. Ansvar ved avbrudd i innkrevingen

I henhold til bompenggeavtalen bærer bompengeselskapet i utgangspunktet risikoen for opphold i innkrevingen som følge av normalt påregnelig vedlikehold, men kan kreve inntektstap dekket ved stenging utover 14 dager pr. kalenderår.

Drifts- og vedlikeholdsansvaret for vegen gir Statens vegvesen rett til å stenge vegen etter behov. Stengingen skal normalt først kunne skje etter 10 dagers varsel overfor bompengeselskapet, men kan gjøres uten varsel når rask stenging er nødvendig for å avverge skade.

Staten når det gjelder riksveg, fylkeskommunen når det gjelder fylkesveg, skal holde selskapet økonomisk skadesløst dersom bompenggeinnkrevingen permanent blir beskåret eller fullt ut umuliggjort som følge av fysisk skade på vegen.

Bompengeselskapet kan kreve dekning av kostnader ved inntektsbortfall bare når bortfall av inntekter kan knyttes opp til:

- forsinket åpning av veg
- forsinket ferdigstillelse av innkrevningssystemet
- permanent stenging av veg

Statens eller fylkeskommunens ansvar ved inntektsbortfall som ikke er permanent, omfatter bare selskapets rente- og administrasjonskostnader.

Bompengeavtalen angir hvilke rutiner som skal følges for å fremme krav om dekning av selskapets kostnader ved inntektsbortfall og hvordan overføring av slike midler fra staten eller fylkeskommunen til selskapet skal skje.

6.1.2 Driftsavbrudd

Både bompenge- og driftsavtalen har detaljerte regler for ansvarsfordeling og oppfølging ved driftsavbrudd, jf. foregående kapittel. Hovedregelen er at bompengeselskapet har hele ansvaret ved inntektsbortfall ved:

- stenging av veg på grunn av vedlikehold
- stenging av veg på grunn av skade på veg, ulykke o.l.
- feil ved innkrevingsutstyret

Bare ved permanent inntektsbortfall på grunn av skade på vegen overtar vegholder (staten eller fylkeskommunen) ansvaret.

6.2 Endringer i innkrevningssystemet

Endringer i takstsystemet er omtalt i kapittel 3.5.

Driftsavtalens punkt 4 beskriver detaljert hvilke ansvarsforhold som gjelder ved endringer og utskiftninger i innkrevingsutstyret.

Både Statens vegvesen og bompengeselskapet kan ta initiativ til å få utført større utskiftninger og endringer i innkrevningssystemet.

Som større endringer i innkrevningssystemet regnes f. eks. etablering av flere bomstasjoner eller flere betalingsfelt i en bomstasjon, etablering av nye abonnementsordninger, innføring av nye betalingsordninger, omfattende utvidelse eller utskifting av maskin- og programvare i datasystemene eller tilsvarende.

Endringer som forandrer innkrevings-systemets utforming og virkemåte overfor trafikantene, skal alltid godkjennes av Staten vegvesen, uansett størrelse på endringen.

Ved endringer som krever godkjenning av Statens vegvesen, avgjør Statens vegvesen i hvert tilfelle og etter drøfting med selskapet, hvem (Statens vegvesen eller selskapet) som skal bestille utstyr og arbeidsinnsats fra leverandører og entreprenører og følge opp leveransen.

Alle kjøp av utstyr og tjenester knyttet til innkrevingsutstyret til en verdi over gjeldende grenseverdi, skal skje etter gjeldende regler for offentlige anskaffelser, uavhengig av om det er selskapet eller Statens vegvesen som står for kjøpet.

Utgifter til større utskiftninger og endringer av innkrevningssystemet kan betales av Statens vegvesen som igjen rekvirerer midlene fra bompengeselskapet.

Bompengeavtalen angir at det skal utarbeides en årlig rekvisisjonsplan også i driftsfasen.

6.3 Rapportering fra selskapet til Statens vegvesen

6.3.1 Sentrale punkter i avtalene

All kontakt med Statens vegvesen skal gå gjennom regionvegkontoret, dersom ikke annet er eller blir bestemt. Ved eventuell direkte kontakt mellom Vegdirektoratet og selskapet, skal alltid regionvegkontoret holdes orientert.

I driftsperioden skal det minst en gang pr. år være et møte mellom bompengeselskapet og regionvegkontoret, der blant annet behov for vedlikeholdstiltak for innkrevingsutstyret og finansiering av dette drøftes.

Selskapet skal sende regnskap med årsberetning og andre oppgaver til regionvegkontoret i henhold til Vegdirektoratets nærmere bestemmelser, se nærmere omtale i kapittel 4.5.7 og 4.5.8.

Selskapets rett til å innkreve bompenge er blant annet betinget av at:

- Statens vegvesen mottar referat/protokoll fra styremøtene/generalforsamling
- Statens vegvesen og Riksrevisjonen har møte- og talerett i generalforsamlingene, og mottar innkalling og saksdokumenter til generalforsamlingene på samme måte som aksjonærene.

6.3.2 Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen er pålagt forskjellige plikter og oppgaver ved oppfølging av bompengeprojektene.

1. Regionvegkontoret skal følge opp bompengeselskapene og minst en gang pr. år og ellers når det er nødvendig gi Vegdirektoratet det nødvendige grunnlaget for direktoratets oppfølging.
2. Vegdirektoratet skal sørge for at Samferdselsdepartementet og Stortinget får nødvendige opplysninger for å kunne behandle prinsippsspørsmål knyttet til bompengefinansiering.
3. Statens vegvesen skal kunne dekke det informasjonsbehovet media og publikum har knyttet til bompengefinansiering.

I punkt 1 ligger regionvegkontorenes ansvar for å påse at selskapene opptrer i samsvar med forutsetningene gitt ved Stortingets behandling av prosjektet og avtalen mellom selskapet og staten.

Dette innebærer blant annet å vurdere om utgifter og inntekter utvikler seg som forutsatt og om bompengeselskapet opptrer slik at det ikke påfører trafikantene unødige høye kostnader. Dette omfatter også vurdering av om selskapene forvalter sine lån og innskudd på en tilfredsstillende måte i forhold til de betingelser som er gjeldende i markedet.

Ett år etter oppstart av innkrevingen skal Statens vegvesen gå gjennom bompengeselskapets økonomi og vurdere behov for eventuelle justeringer eller tiltak.

De første årene etter åpningen må det legges spesiell vekt på oppfølging av økonomien i forhold til planlagt nedbetalingstid. Dersom nye beregninger av nedbetalingstiden viser at det er fare for flere års forlengelse av bompengeperioden, må det vurderes å øke takstene.

Bompengepakker må følges opp spesielt, se nærmere omtale i kapittel 2.4.

Punkt 2 omfatter særlig Statens vegvesens ansvar i forbindelse med revisjon av Nasjonal Transportplan m.m.

Som grunnlag for å utføre oppgavene i punkt 3, må Statens vegvesen ha en fortløpende ajourført oversikt over de enkelte prosjekter.

Vegdirektoratet utarbeider oversikter med opplysninger om alle landets bompengeprojekter. Disse ajourføres minst en gang pr. år i forbindelse med oppfølging av selskapenes regnskaper.

Rutiner for oppfølging av og rapportering om bompengeselskapenes drift er beskrevet i Statens vegvesens kvalitetssystem.

Bompengeselskapene skal hvert år sende regnskap og årsberetning til regionvegkontoret. Regionvegkontoret sender disse dokumentene videre til Vegdirektoratet sammen med en selvstendig vurdering og eventuelle merknader til regnskap og årsberetning. Vegdirektoratet gjennomgår materialet for alle selskapene og sender ut både en samlet oversikt og merknader for de selskap hvor det er behov for at regionvegkontoret følger opp spesielle forhold.

Regionvegkontoret skal ha god oversikt over hvert enkelt bompengeprojekt, både i forbindelse med det ansvar regionvegkontoret har for å følge opp selskapenes regnskaper, og for å kunne gi generell informasjon om bompengeskatt i regionen. Med dette menes for eksempel antall prosjekter, størrelsen på bompengeskattene, planlagt tidspunkt for opphør mv.

Vegdirektoratet må ha god oversikt over enkeltprosjektene, blant annet for å kunne utarbeide landsoversikter, for å rapportere til overordnet myndighet og for å kunne utarbeide analyser av bompengeskatten. Vegdirektoratet sammenstiller regionvegkontorenes vurderinger av bompengeselskapene og sender en årlig rapport til Samferdselsdepartementet.

6.4 Andre arbeidsoppgaver

Bompengeselskapenes adgang til å drive annen virksomhet er nærmere beskrevet i bompengeselskapsavtalen om «Annen virksomhet».

6.4.1 Informasjon fra selskapet

Bompengeselskapet har ansvar for å gi informasjon om sitt ansvarsområde, slik som:

- takster
- rabatter
- betalingsmåter
- unntaksordninger
- gebyrer m.v.

Vedtak om endringer i takstsystemet må kunngjøres minst 4-6 uker før de gjennomføres. Retningslinjer om informasjon fra bompengeselskapet finnes i Statens vegvesens kvalitetssystem.

6.4.2 Kjøp av tjenester i forbindelse med den daglige driften

Det er vanlig at bompengeselskapene kjøper tjenester som omfatter den daglige driften av innkrevingen. Anskaffelse av slike tjenester skal skje etter gjeldende regler for offentlige anskaffelser.

7. Avvikling

7.1 Beregning av tidspunkt for avvikling

Prosedyrer for avvikling av bomstasjoner er beskrevet i Statens vegvesens kvalitetssystem. Kvalitetssystemet og bompenggeavtalen gir føringer for når innkrevningen kan opphøre og bomstasjon(er) kan avvikles.

Når om lag to år av innkrevingsperioden gjenstår skal det utarbeides en plan for avviklingen, jf. kvalitetssystemet. Regionvegkontoret må i samarbeid med selskapet lage en plan for fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av området der bomstasjonen har vært, eventuelt legge planer for annen bruk av dette området.

Når det er om lag seks måneder igjen skal eksakt avslutningstidspunkt bestemmes. Vegdirektoratet skal informeres om tidspunktet for avvikling når dette er bestemt.

Låneavtaler og forpliktelser må gjennomgås, og det må lages en tids- og arbeidsplan for å få gjort de nødvendige vedtak om nedlegging av selskapet, oppsigelse av ansatte, avvikling av inngåtte avtaler mv.

Det er anledning til å beregne inntil om lag én måneds ekstra innkreving for å dekke uforutsette ekstraavgifter og eventuell uforutsett svikt i resterende bompenggeinntekter. Avviklingskostnader skal omfatte bare kostnader knyttet til selve bompenggeinnkrevningen.

7.2 Disponering av selskapets midler

Bompenggeavtalen og kvalitetssystemet regulerer hvordan bomselskapets midler skal disponeres ved avviklingen.

Staten v/ Statens vegvesen skal være eier av innkrevingsutstyret. Dersom deler av innkrevings-systemet ved bompenggeperiodens slutt skal benyttes i et annet bompengeprojekt eller til andre formål, skal en eventuell salgsverdi av utstyret likevel inngå i, og disponeres på lik linje med bompengeselskapets øvrige restmidler.

Mulighetene for å benytte deler av innkrevingsutstyret i andre bomanlegg og fastsetting av hvilken verdi utstyret i så fall har, må vurderes av regionvegkontoret i samarbeid med selskapet.

Bompenggeavtalen omhandler tilbakebetaling av aksjekapital, jf. kapittel 4.5.5.

Spørsmålet om tilbakebetaling av aksjekapital må tas opp i generalforsamling i aksjeselskapet.

7.3 Disponering av overskytende midler

I følge bompenggeavtalen skal overskytende midler ved opphør av innkrevningen stilles til rådighet for Statens vegvesen.

Mulige overskytende midler skal overføres til Statens vegvesen uten opphold så snart beløpets størrelse er kjent. Midlene skal disponeres til riks- eller fylkesveganlegg i det området hvor bompengene er innkrevd, etter forslag fra regionvegsjefen og vedtak av de fylkespolitiske myndigheter.

7.4 Avvikling av selskapet

Nærmere regler for ordinær oppløsning av aksjeselskaper er gitt i aksjeloven. Det er spesielt viktig å merke seg § 16-4 "Kreditorvarsel" som sier at kunngjøring skal rykkes inn i Brønnøysundregistrenes elektroniske kunngjøringspublikasjon og to ganger med minst en ukes mellomrom i en avis som er alminnelig lest på selskapets forretningssted.

I tillegg skal alle kreditorer med kjent adresse så vidt mulig varsles særskilt av selskapet.

Før bompengeselskapet opphører må selskapet avslutte kundeforholdene og informere kundene. For kundenes tilgodehavende gjelder i utgangspunktet en vanlig foreldelsesfrist på 3 år. Selskapet kan imidlertid fri seg tidligere ved at en i kunngjøring om avvikling setter en frist på 2 måneder for å melde krav i selskapet. Etter utløpt frist kan selskapet med befriende virkning deponere ikke utbetalt tilgodehavende i Norges Bank i henhold til deponeringsloven av 17. februar 1939. Deponert tilgodehavende vil innen en 20-årsfrist kunne utbetales til de berettigede.

Aksjelovens § 16-10 krever at en del regnskapsmateriale skal oppbevares i minst 10 år etter oppløsningen. Det bør inngås avtale med det aktuelle regionvegkontoret om at dette materialet kan oppbevares der.

8. Spesielle problemstillinger

I dette kapittelet omtales en del problemstillinger som krever spesielle formuleringer i bompengeavtalen eller på annen måte avviker fra vanlige prosjekter.

8.1 Ferjeavløsningsprosjekter

Med ferjeavløsningsprosjekter menes prosjekter som avløser eller innkorter ferjesamband. For noen punkter i standard bompengeavtale må teksten da vurderes spesielt.

Det kan være tre ulike innkrevingsprinsipp for slike prosjekter:

Forskuddsinnkreving: Innkreving på ferja når det foreligger stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet, dvs. før bygging av prosjektet.

Parallellinnkreving: Innkreving på ferjesambandet under bygging av ferjeavløsningsprosjektet.

Etterskuddsinnkreving: Innkreving på veg/bru prosjektet etter vegåpning.

Innkreving av bompenger i ferjesambandet skjer som et påslag av et antall takstsoner på ferjebilletten i henhold til Riksregulativet for ferjetakster.

Takstretninglinjene inneholder egne bestemmelser om takst- og rabattsystemer for ferjeavløsningsprosjekter (takstretninglinjenes kapittel 2.4). Med automatiske bomstasjoner er disse bestemmelsene ikke aktuelle.

Ved ferjeavløsningsprosjekter vil man som oftest registrere en merkbar vekst i trafikken ved overgangen fra et ferjetilbud til et vegsamband som kan benyttes døgnet rundt.

Trafikkveksten etter åpning kan også bli større enn i de tilstøtende områdene, men dette er avhengig av takstnivået. Endringer i kollektivtilbudet kan også medføre endringer i reisemønsteret etter åpning av avløsningsprosjektet.

8.2 Innsparte ferjetilskudd

Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd innebærer at innsparte drifts- og kapitalkostnader kan benyttes som delfinansiering av vegprosjekt som avløser, eventuelt innkorter, ferjesamband. Ordningen med alternativ ble innført gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 67 (2002-2003) der opplegget og saksbehandlingen er nærmere omtalt. Her ble det lagt til grunn utbetalinger i 15 år. Gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2013 ble maksimal lengde for utbetaling av innsparte ferjetilskudd økt til 30 år.

Det er et vilkår at bompengeselskap og/eller lokale myndigheter forskutterer framtidige innsparinger (statens innsparinger ved riksvegsamband og fylkeskommunens innsparinger ved fylkesvegsamband). Utgifter ved forskutteringen (renteutgifter og utgifter som følge av prisstigning) må bompengeselskapet og/eller lokale myndigheter dekke. Ved beregningen av innsparte kapitalkostnader skal gjennomsnittlige kapitalkostnader legges til grunn med en årlig sum pr. ferje på 3,5 mill. 2003-kr som skal prisjusteres med 2,5 pst. pr. år. Ved beregningen av innsparte driftstilskudd skal gjennomsnittet av underskuddet for de to siste regnskapsårene benyttes.

Ferjeavløsningsprosjekter innebærer at det blir bygd et nytt vegsamband; vanligvis ei bru eller en undersjøisk tunnel med tilhørende vegnett. Dette gir økte drifts- og vedlikeholdskostnader som skal trekkes fra det innsparte ferjetilskuddet. Dette har for flere prosjekter ført til at det ikke blir noen netto innsparing. Også nedlegging av en eller flere ferjekaier skal tas inn i regnestykket.

8.3 Bompengeneinnkreving på privat veg

Denne håndboken forholder seg primært til veglovens § 27 om bompengeneinnkreving på offentlig veg. Det er derfor ikke relevant å gå nærmere inn på bompengeneinnkreving på privat veg. Nedenfor er det bare gitt en kort omtale av lovgrunnlag og regelverk for private vegger.

Det er nødvendig å være klar over forskjellen mellom offentlige og private vegger. Det er i korthet tre kriterier som må være oppfylt for at en veg er offentlig:

- den må være åpen for allmenn ferdsel
- den må være vedlikeholdt av stat, fylkeskommune eller kommune og
- vedlikeholdet skjer etter reglene i veglovens kapittel IV

Alle vegger der disse tre kriteriene ikke er oppfylt, blir betegnet som private vegger.

Det er lang tradisjon for bompengeneinnkreving på private vegger, men en egen bestemmelse om dette i vegloven trådte først i kraft i 1996, jf. § 56:

Med samtykke frå kommunen kan det krevjast bompengar for ferdsel på privat veg. Kommunen skal óg fastsette storleiken på avgifta og kan sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane.

Kommunen kan óg fastsette at det kan krevjast tilleggsavgift av eigaren til kjøretøyet ved unnlatt betaling av bompenger og fastsette storleiken på tilleggsavgifta.

Selve rettsgrunnlaget for innkreving av bompenger på privat veg er fremdeles eiendomsretten til vegen. Vegholderen kan stenge vegen for uvedkommende, dvs for de som ikke har noe rettslig grunnlag for ferdsel. Han kan gi bestemmelser om hvorledes ferdselen skal utøves, og han kan gi tillatelse til ferdsel mot betaling av bompenger. Tanken er ytelse mot ytelse. Privat vegholders rett til å forby eller regulere ferdselen på privat veg er i nyere tid stadfestet av Høyesterett i dom inntatt i Rt. 1982 s. 1008 flg. (Hessjøveien).

8.4 Utenlandske bompengeneordninger – EU

Kapittel 9.9 omtaler innkreving fra utenlandskregistrerte kjøretøy, herunder internasjonalt samarbeid om brikkeinnkreving. Nettsiden www.tolltickets.com gir oversikt over bompengeneordninger i Europa. Siden angir for hvert europeisk land om de har bompenger eller ikke og har lenker til landets informasjon om bompengeneordningen.

9. Bomstasjoner

Dette kapitlet erstatter tidligere håndbok V771 Bomstasjoner og er samtidig en revisjon av denne håndboken. Innholdet i kapitlet er forkortet i forhold til håndbok V771 som i det vesentlige beskriver tradisjonelle bomstasjoner med egne felt for manuell betaling i betjente felt og/eller felt med mynt- og kortautomater i tillegg til AutoPASS-feltene.

Som nevnt i kapittel 1.3.1 er det lagt til grunn at innkreving av bompenger på offentlige veier heretter skal skje bare ved bruk av automatiske bomstasjoner. Det er derfor kun automatiske bomstasjoner som er omtalt kapittel 9.

9.1 Spesielle utfordringer ved automatiske bomstasjoner

Utfordringene ved automatiske bomstasjoner er flere:

- Trafikantenes behov for informasjon (se kapittel 9.5).
- Noen trafikanters behov for å kunne betale kontant for den enkelte passeringen (se kapittel 9.4).
- Ivaretagelse av trafikantenes personvern (se kapittel 9.8).
- Håndtering av utenlandske kjøretøyer fra land hvor det er vanskelig å få tak i kjøretøyets eier (se kapittel 9.9).
- Identifisering av kjøretøyer med skitne bilskilt mv.

9.2 Plassering av automatiske bomstasjoner

Automatiske bomstasjoner er enkle og krever ikke mye ekstra areal ut over vegarealet. Men det er en del forhold som må vurderes når de skal plasseres. Her følger noen retningslinjer ved plassering av automatiske bomstasjoner:

- Først og fremst skal «nytteprinsippet» legges til grunn: Det innebærer at de trafikantene som har nytte av den vegen som bompengene bidrar til å finansiere skal betale bompenger, mens de trafikantene som ikke har nytte av ny infrastruktur ikke skal måtte passere gjennom den aktuelle bomstasjonen.
- Automatiske bomstasjoner bør plasseres slik at uønskede trafikale virkninger unngås.
- Den enkelte automatiske bomstasjon bør i størst mulig utstrekning plasseres slik at lokal-samfunn ikke blir delt av bomsnittet, da en slik deling kan medføre at trafikantene oppfatter plasseringen som ekstra urimelig.
- En automatisk 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 etc.). Disse trafikantene vil måtte kjøre gjennom den aktuelle bomstasjonen på alle sine turer, enten på vegen til et reisemål eller for å komme hjem igjen.
- Hvis mulig bør automatiske bomstasjoner plasseres slik at det blir enkelt å plassere de tilhørende infotavler og servicestasjoner på riktig side av vegen i en rimelig nærhet av de aktuelle bomstasjoner.
- Framføring av strøm og kommunikasjonslinjer kan være en stor utfordring utenfor bebygde område. Det må derfor sjekkes at planlagt plassering ligger i rimelig nærhet til strømkilder og kommunikasjonsnett.
- Selv om en automatisk 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 mv. Det må derfor sjekkes at planlagt plassering av bomstasjon ikke vil by på unødvendig store utfordringer med hensyn til tilgang til nødvendig areal.

- Plassering av automatiske bomstasjoner må vurderes i forhold til reglene i plan- og bygningsloven. Som minimum skal det legges opp til at etablering av en automatisk bomstasjon behandles i en byggesøknad til kommunen.
- Det vil alltid være noen som vil unngå å betale bomavgiften ved passering av en automatisk bomstasjon. Ved planlegging av plassering av en automatisk bomstasjon må derfor hele det tilstøtende område vurderes med hensyn på muligheter for betalingsunndragelse (sniking). Det gjelder både ulovlige (kjøring på fortau, gang- og sykkelveger, plener og annet åpent areal) og lovlige lekkasjer i systemet.
- Selv om det er montert kameraer som fanger opp trafikanter som prøver å unngå å betale ved å passere en automatisk bomstasjon i motsatt rettet kjørefelt, vil det erfaringsmessig alltid være noen som prøver denne formen for sniking. En automatisk bomstasjon bør derfor plasseres på oversiktlige steder slik at eventuell kjøring mot kjøreretningen ikke lett kan føre til farlige situasjoner.
- Rette, forholdsvis smale felt gjennom en automatisk bomstasjon viser seg erfaringsmessig å gi best kvalitet på innkrevningen. Dessuten vil områder med mye snøbrøyting eller trær som stikker frem i vegbanen nær bomstasjonen etc. i mange tilfeller føre til «falske» bilder. Dette bør tas hensyn til ved plassering av den enkelte automatiske bomstasjon.
- Automatiske bomstasjoner bør ikke plasseres nær kryss hvor det blir mye annen skilting og forhold som krever trafikantenes oppmerksomhet.
- Automatiske bomstasjoner bør normalt heller ikke plasseres i tunnel. Årsaken er forsterket behov for vedlikehold av innkrevingsutstyret.

9.3 Betalingsmåter i automatiske bomstasjoner

Automatisk bompengeneinnkreving fungerer slik:

1. Ved bomstasjonen kjører bilene rett gjennom og teknisk utstyr registrerer bilene som passerer.
2. Bompengeselskapet sender brukerne **periodisk faktura for bompenger** etter to metoder:
 - a. Brikkepassering: Faktura ut fra kundens avtale for brikken (se mer om avtaletyper i kap 3.3).
 - b. Bildepasering: Faktura i posten til bilens eier ut fra kjøretøyregisteret.

I overgangsfasen fra manuell til automatisk innkreving (2004-2013) er det i tillegg etablert noen valgfrie betalingsmåter for brukere som ikke ønsker automatisk innkreving:

- Betale enkeltpasering med kort/kontant i bemannet servicestasjon (se kapittel 9.4).
- Betale enkeltpasering på bomselskapets internettside.
- Betale enkeltpasering med SMS (bare i noen bompengeselskap)
- Inngå turistavtale (forskuddsbetaling med kredittkort, se www.autopass.no/visitors).

Trafikantene informeres om automatisk innkreving og betalingsmåter på informasjonstavler m.m. (se kapittel 9.5).

9.4 Servicestasjoner og kontant betaling

Siden trafikantene ikke kan stanse i automatiske bomstasjoner for å betale kontant, er denne muligheten lagt til «servicestasjoner». En servicestasjon bør ligge i en rimelig nærhet til den automatiske bomstasjonen som den er knyttet til og vil ofte være en bensinstasjon (eller kiosk, butikk, hotellresepsjon, ferje etc.) med betjening (og avtale med bompengeselskapet) som kan:

- ta i mot kontant betaling for enkeltpaseringer
- gi generell informasjon om automatiske bomstasjoner
- formidle AutoPASS-avtaler og -brikker

Det er bompengeselskapet som etablerer kontakt og avtale med den enkelte servicestasjon, mens

det blir den kontraherte driftsoperatøren som vil ha den daglige kontakten med og følge opp servicestasjonene.

Det kan være en utfordring å finne egnede samarbeidspartnere som er villige til å være servicestasjoner for et bompengeprojekt. Det er vanlig at betjening av bomstasjonskunder honoreres med et fast månedlig beløp og et påslag i honoraret for hver kontante innbetaling for passering av en automatisk bomstasjon, samt for hver AutoPASS-avtale som tegnes på den aktuelle servicestasjon.

Det er vanlig at bompengeselskap setter bort driften av automatiske bomstasjoner til en profesjonell driftsoperatør. Slike avtaler skal normalt lyses ut på nytt hvert 4. år. Det er derfor hensiktsmessig at det er bompengeselskapene (i samråd med Statens vegvesen lokalt) som gjør avtaler med de enkelte servicestasjonstilbydere slik at det blir en bedre kontinuitet overfor disse ved eventuelt skifte av driftsoperatør.

For ytterligere informasjon om servicestasjoner vises til standard mal. Spørsmål knyttet til betaling for enkeltpasseringer på servicestasjoner er under vurdering.

9.5 Informasjon til trafikantene

For å nå frem til flest mulig av trafikantene med informasjon om det spesielle ved automatiske bomstasjoner må informasjon gis på i hovedsak følgende måter:

- Gjennom evt. nasjonale informasjonskampanjer og føreropplæringa samt motortidsskrifter, bileierorganisasjoner og andre kanaler for generell informasjon til trafikanter i Norge og i andre land i Europa.
- Forhåndsinformasjon gjennom lokale media (annonser og omtale i aviser m.v.).
- Forhåndsinformasjon ved utdeling av husstandsbrosjyrer i de mest berørte lokalområdene.
- Informasjon direkte til trafikantene langs vegen ved skilting (blant annet på informasjonstavler).
- Ved at trafikanten ringer Vegvesenets infotelefon for automatiske bomstasjoner på 02012. Det skal normalt alltid informeres om denne muligheten på skilt som trafikanten kan lese like etter passering av den enkelte automatiske bomstasjon.
- Trafikantene kan selv innhente informasjon både før og etter passering av en automatisk bomstasjon ved å oppsøke Vegvesenets infosider på internett ved å gå inn på www.autopass.no.

9.5.1 Generell informasjon til potensielle brukere

Ved opprettelsen av nye bomstasjoner skal det utarbeides et informasjonsopplegg for trafikantene. Statens vegvesen ved regionvegkontorene er ansvarlig for informasjon/kommunikasjon inntil bompengeselskapet har startet innkreving. Det skal bl.a. utarbeides en kommunikasjonsplan og utarbeides og distribueres informasjonsmaterieill i samarbeid med bompengeselskap og driftsselskap. Informasjon skal publiseres på www.autopass.no og www.easygo.com. Videre skal det utarbeides en skiltplan. Nærmere prosedyrer for dette arbeidet i Statens vegvesen fremgår av Kvalitetssystemet.

9.5.2 Skilting

Skilting av automatiske bomstasjoner omfatter følgende:

- skilting av den enkelte automatiske bomstasjon
- skilting til og oppsetting av infotavler
- skilting til aktuelle servicestasjoner

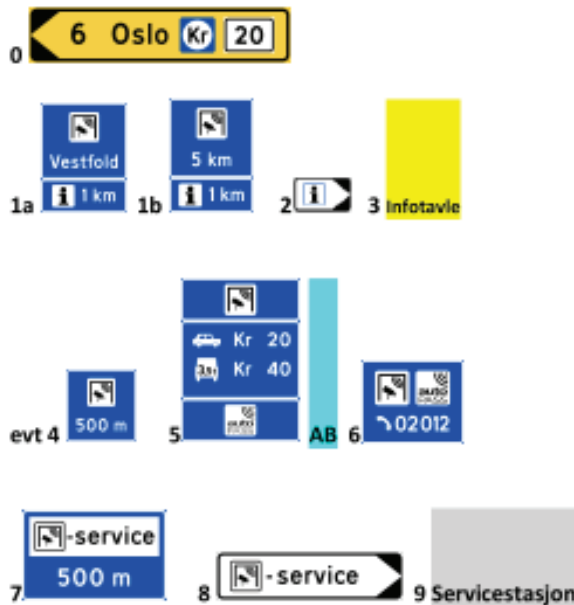
Skiltene skal primært være for «ikke-informerte» trafikanter som ikke kjenner til prinsippene for automatiske bomstasjoner, eller som ikke er lokalkjente, slik at de har behov for å få vite om navn og beliggenhet til aktuell(e) automatiske bomstasjoner, tilknyttede servicestasjoner, samt takstene, kon- taktdata for bompengeselskapet, åpningstider for servicestasjoner m.v.

Skiltene må planlegges i god tid før åpningen av en automatisk bomstasjon, sees i sammenheng med annen skilting på prosjektet og skal følge en mal fastlagt av Vegdirektoratet som beskrevet nedenfor.

Siden automatiske bomstasjoner første gang ble tatt i bruk i Norge i februar 2004 har skiltmalen for automatiske bomstasjoner med «støttepunkter» vært revidert flere ganger. Ulike maler eksponeres fortsatt på de tidligere prosjektene, men her vil det etter hvert forhåpentligvis skje en harmonisering. Gjeldende skiltmal for automatiske bomstasjoner er fra oktober 2012 og baserer seg på utstrakt bruk av symboler, enklest mulige skilt og at mesteparten av informasjonen om betalingsmåter og den enkelte automatiske bomstasjon er samlet på infotavler. Informasjonstavlene står ved innkjøringen til et område med flere automatiske bomstasjoner (f.eks. et fylke eller mindre geografisk område) eller før man kommer til en enkelt automatisk bomstasjon der hvor det ikke er naturlig å informere om flere automatiske bomstasjoner på den samme tavla.

Følgende rekkefølge på skiltene i malen skal tilstrebes (se figur 3 nedenfor):

- 0) Det vises til bomstasjoners beliggenhet ved «Kr-symbol» (765 Bomveg/ brukerbetaling på veg) på vegvisningsskiltingen.
- 1) Et av de viktigste skiltene er forvarslingen av infotavlen med symbol 792.30 («Helautomatisk bomstasjon som passerer uten å stanse») øverst og symbol 635 («Informasjon») med angivelse av avstanden til infotavla nederst. På midten av dette skiltet angis hvilket geografisk område infotavlen gjelder for (1a ved flere automatiske bomstasjoner) eller avstanden til den aktuelle automatiske bomstasjonen (1b ved en enkelt automatisk bomstasjon).
- 2) Der hvor infotavlen er plassert vises det inn til tavla. Eventuelt med flere slike vegvisere for å lede trafikanten videre mot målet når infotavla står plassert et stykke unna aktuell veg.
- 3) Informasjonstavla (se eget punkt) skal utformes etter en mal som forvaltes av Vegdirektoratet, Seksjon for trafikkforvaltning og tegnes ut av Grafisk senter i Vegdirektoratet.
- 4) Forvarsling av den enkelte stasjon. Dette skiltet kan utelates når forvarslingen av infotavla (skilt 1b) anses for å dekke behovet. Dersom det unntaksvis er aktuelt å ha med navn på en automatisk bomstasjon, så skal navnet tas med på dette skiltet (plasseres mellom symbolet og avstandsangivelsen).
- 5) Taksttavla er det aller viktigste skiltet i bomstasjonen. Den forteller at man passerer en automatisk bomstasjon og at stasjonen er utstyrt med videokontroll av trafikanter som passerer uten gyldig AutoPASS (videokameraet i symbol 792.30). I automatiske bomstasjoner med variable takster skal taksttavla ha variable tekstfelt som til enhver tid viser gjeldende (urabatterte) takster.
- 6) 02012-skiltet gir informasjon om at det finnes et informasjonstelefonnummer knyttet til automatiske bomstasjoner. Dette gjelder f.eks. de trafikantene som er usikre på om de har forholdt seg riktig ved passering av en automatisk bomstasjon.
- 7) Forvarsling av en servicestasjon. Dette skiltet kan også plasseres mellom 5) og 6) dersom en servicestasjon ligger hensiktsmessig til nedstrøms for en aktuell automatisk bomstasjon.
- 8) Visning inn til servicestasjonen. Eventuelt med flere slike vegvisere for å lede trafikanten videre mot målet når servicestasjonen ligger et stykke unna aktuell veg.
- 9) Servicestasjonen skal merkes med en «plakat» som viser at den er en servicestasjon.



Figur 3: Aktuelle skilter for bomstasjoner

Dersom det er aktuelt å forenkle denne skiltingen, f.eks. i et byområde, vil skiltene 0, 4, 6 og 7 kunne utelates etter en eventuell nærmere vurdering og godkjenning av Vegdirektoratet. Skiltene 1 (1a) og 2 vil normalt være plassert et egnet sted et stykke utenfor f.eks. en bomring. Servicestasjoner (særlig de som ligger langs hovedveger) skiltes ved behov.

Gjeldende mal fra oktober 2012 for skilting av automatiske bomstasjoner er nærmere beskrevet i notat av 2012-12-04 (se SVEIS nr. 2012/021952).

9.5.3 Informasjonstavler

Erfaringene tilsier at det er for mye informasjon som er ønskelig å formidle til trafikantene om automatiske bomstasjoner til at behovet kan løses med trafikkskilt langs vegen som skal leses i fart. Konseptet for skilting av automatiske bomstasjoner baserer seg derfor på at alle trafikanter som kommer til en automatisk bomstasjon eller et område med flere automatiske bomstasjoner, skal gis anledning til å stanse på et egnet sted for å orientere seg, helst før trafikantene kommer til den/de aktuelle automatiske bomstasjon(en).

Informasjonstavlene skal plasseres ved innkjøringen til et område med flere automatiske bomstasjoner (f.eks. et fylke som Vestfold, Østfold etc.) eller et mindre geografisk område (som Trondheimsområdet, Hardanger/Voss, Haugalandet etc.) eller før man kommer til en enkelt automatisk bomstasjon der det ikke er naturlig å informere om flere automatiske bomstasjoner på en felles infotavle.

Informasjonstavlene skal utformes etter en mal som forvaltes av Vegdirektoratet. Beskrivelsen av betalingsmåter (på norsk/nynorsk, engelsk og tysk) og kjøretøyklasser skal være den samme fra prosjekt til prosjekt, mens andre elementer i tavlene vil variere, som:

- Prosjektnavn (bør være korte og konsise og være forståelige for publikum).
- Navn på bompengeselskap og tilhørende kontaktdata (egentlig til kontrahert driftsoperatør).
- Takster (uten rabatter).
- Liste over servicestasjoner med åpningstider de ulike dagene (hverdager, lør- og søndager), se kapittel 9.4 og vedlegg 9.

- Kart med plassering av bomstasjoner, servicestasjoner og infotavler (i en «masterversjon»). Denne versjonen «strippes» for markering av infotavleplasseringer før man har en trykkeklar versjon. «Du er her»-sirkel limes på den enkelte tavle i henhold til dens plassering ved utplassering. Kartet må også kvalitetssikres med hensyn til stedsnavn, presentasjon av ulike vegger mv.
- Tegnforklaringen til kartet. Denne må kvalitetssikres med hensyn til hvilke forklaringer som er relevante for den aktuelle tavla.

Informasjonstavlene skal helst stå på en egnet plass fortrinnsvis på høyre side av vegen på veg inn mot en eller flere automatiske bomstasjoner. Et sted hvor både små og store kjøretøyer kan stanses mens sjåførene går ut og studerer informasjonen på tavla i ro og mak (som f.eks. en rasteplass, bensinstasjon eller annen større plass) vil være best egnet.

Eksempler på informasjonstavler for henholdsvis 1) et større område med flere prosjekter med automatiske bomstasjoner og 2) en hovedveg med flere automatiske bomstasjoner i serie, er vist i vedlegg 9.

9.5.4 Informasjon på Autopass.no

Informasjon til trafikantene om automatiske bomstasjoner finnes på Autopass.no.

9.5.5 Informasjon på servicestasjoner

Trafikantene skal kunne få informasjon om automatiske bomstasjoner av personalet på servicestasjoner. På en del servicestasjoner er det også mulig å betale for enkeltpasseringer og anskaffe AutoPASS.

9.6 Anskaffelse av innkrevingsutstyr

Staten v/ Statens vegvesen skal være eier av alt vegkantutstyr som benyttes ved innkreving av bompenger på offentlig veg. Statens vegvesen har som følge av dette hovedansvar for valg, innkjøp og etablering av innkrevingsystemet i det enkelte bompengeprojekt.

Bompengeselskapet skal dekke alle kostnader knyttet til anskaffelse av innkrevingsutstyret, samt utgifter knyttet til drift og vedlikehold av utstyret. I lys av dette skal Statens vegvesen rådføre seg med bompengeselskapet før valg av innkrevingsystem blir foretatt.

Det er Statens vegvesen ved regionvegkontorene som er ansvarlig for gjennomføringen av anskaffelsen. Nærmere prosedyrer for Statens vegvesens arbeid med å anskaffe å teste slikt utstyr er beskrevet i kvalitetssystemet til Statens vegvesen.

Anskaffelsen av bompengeutstyr kan tidligst startes når bompengeproposisjonen er lagt fram for Stortinget. Anskaffelsen vil i så fall måtte utlyses med forbehold om Stortingets samtykke til gjennomføring av bompengeprojektet.

Etter at utstyret er anskaffet og testet, stilles det til disposisjon for bompengeselskapet. Statens vegvesen er i den forbindelse ansvarlig for at innkrevingsystemet er i driftsklar stand før innkreving igangsettes. Bompengeselskapet er ansvarlig for feil eller mangler ved innkrevingsutstyret som oppstår etter at innkrevingsutstyret er funnet i orden og er tatt i bruk av selskapet.

9.7 Konesjoner o.l.

Datatilsynet krever konsesjon for å behandle personopplysninger i forbindelse med automatisk bompengennekkning. Prosessen skal sikre konsesjon i god tid før bompengennekkningen starter.

Konsesjon fra Datatilsynet gis med hjemmel i Personopplysningsloven § 33, 2. ledd, jf. § 34, og i samsvar med de nærmere bestemte forutsetningene i vedtak fra Personvernemnda. Søknaden skal sendes til Datatilsynet senest 2 måneder før oppstart av ny automatisk bomstasjon. Det er Vegdirektoratet som søker om konsesjon fra Datatilsynet. Behandlingsansvaret er delt mellom Vegdirektoratet og det aktuelle bompengeselskap.

Pr. februar 2014 er opplegget med konsesjon for hvert enkelt bomanlegg under vurdering.

Post- og teletilsynet krever søknad/melding om etablering av brikkesystemer. Regionvegkontoret må sende melding i rimelig tid før innkrevingen startes opp.

Prosedyrene for å søke om konsesjoner framgår av Kvalitetssystemet.

9.8 Utenlandsregistrerte kjøretøyer

I prinsippet er det ingen forskjell på automatisk bompengeneinnkreving for norske og utenlandske kjøretøyer. I automatisk bompengeneinnkreving er det automatikk i at brukerne får **periodisk faktura for bompenger** etter to metoder:

- a. Brikkepassering: Faktura ut fra kundens avtale for brikken.
- b. Bildepassering: Faktura i posten til bilens eier ut fra kjøretøyregisteret.

I praksis kreves annen kompetanse for å få til effektiv og brukervennlig innkreving fra utlandet enn fra Norge. For eksempel kunnskap om og tilgang til ulike lands kjøretøyregistre, brukerservice på flere språk, betalingsmuligheter som er enkle og rimelige for brukerne. Det har vært hensiktsmessig å etablere felles innkrevingssystem for alle bompengeselskapene for innkreving fra utenlandske kjøretøyer.

EasyGO - samarbeid om brikkepasseringer

Vegmyndighetene i Norge, Sverige, Danmark og Østerrike samarbeider om et interoperabelt system der bombrikkene kan brukes om hverandre i flere land. Samarbeidet beskrives på www.easygo.com. Norske AutoPASS-brikker kan brukes i Sverige og Danmark. Følgende utenlandske brikker kan brukes eller til å betale passeringer i Norge:

- Dansk Brobizz og AutoBizz.
- Østerriksk GoBox.

I tillegg til gyldige brikker i EasyGO-samarbeidet er Norge forpliktet gjennom EFC-direktivet¹ til å godkjenne EETS-brikker hvis EETS-tjenesten oppstår. EETS-brikken skal fungere interoperabelt i hele Europa, så bompenger i hele Europa kan belastes en og samme brikke. Målgruppen blir i første rekke internasjonal yrkestransport som raskt vil tjene inn en dyr brikke med enklere bompengedministrasjon.

Felles innkjøp av innkreving for bildepasseringer

Vegdirektoratet gjennomfører konkurranse om innkreving av bildepasseringer på vegne av alle bompengeselskapene. Gjennom sentralsystemet sendes registreringer av utenlandske passeringer og bilder fra alle bompengeselskapene til leverandøren. Leverandøren sammenstiller passeringene og sender bruker én samlet faktura per måned.

Fakturaen er på brukerens språk (alle europeiske språk) og angir beløp både i NOK og brukerens valuta. Bruker kan betale i lokal valuta til en lokal bankkonto, i NOK til en norsk bank eller med kredittkort online. Se nærmere beskrivelse på www.autopass.no/visitors.

¹Stortinget godkjente innlemmelse av EFC-direktivet gjennom behandlingen av Prop. 39 S (2012–2013) 14. mars 2013 Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak): Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 89/2006 a 7. juli 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2004/52/EF om samvirkingsvevnen mellom elektroniske bompengesystemer. Kravene i EFC-direktivet vil implementeres gjennom en forskrift som etter planen tas inn i norsk lov i løpet av 2014.

Stikkordregister

	Håndbokkapittel
A	
Abonnement	1.3.2 3.2.2 5.3.2 6.2
Aksjekapital	4.2 4.5.1 4.5.5
Aksjeselskap	4.2 7.4
Aksjeloven	4.2 4.5.7 4.5.8 7.4
Anleggsfasen	5.2
Anleggskostnad	2.3.3
Annen virksomhet	4.5.3
Anskaffelse utstyr	9.7
Ansvar, selskapet	1.4.4 1.5.1 4.1 5.2.2 5.2.4 5.3.1 5.3.3 5.3.4 6.1.1 6.2 6.4.1
Ansvar, Vegvesenet	2.3.3 2.4.3 2.7.2 4.4.1 4.4.3 4.5.6 5.1.2 5.2.2 5.2.3 5.2.4 5.3.1 5.3.3 5.3.4 6.1.1 6.1.2 6.2 6.3.2 6.4.1 9.5.1
Automatiske bomstasjoner	1.3.1 9.1 9.2 9.3 9.4 9.5
AutoPASS	1.2 1.3.1 3.3.2 3.6 9.3 9.4 9.5
Avbrudd (i innkrevingen)	6.1.1 6.1.2
Avtaleverk	5.1.1 6.1.1
Avvikling	1.2 4.5.1 7
Avisning	2.3.1 2.4.2 3.2
B	
Beregningsmodell	2.3.1 2.5.5
betalingsmåter, -middel	3.3 9.3 9.5.2 9.5.3
BOM 2010	2.5.5
Bompengeandel	2.3.1 2.3.4 2.4.3
Bompengeavtale	1.4.3 1.4.4 1.8 2.3.3 4.1 4.4 4.5 5.1 5.2 6.1 7.2 7.3
Bompengeberegning	2.5.2 2.5.4
Bompengefinansiering	1.1.1 1.1.2 2.3.1 2.7.3
bompengepakke	1.1.2 2.2 2.4.1 2.4.3 4.4.1 5.1.2
bompengeperiode	1.4 1.7.1 2.3.4 2.5.4 3.5.2 4.5.2 6.3.2 7.2
bompengeselskap	4
bompengeutredning	2.3.2 2.5.1
bomring	1.3.3 2.4.1 3.2.2
bomstasjonsplassering	1.3.1 1.3.2 2.2 2.3.1 2.4.2 4.5.2 5.3.2 9.2
bomvegssystem	1.3.1
brosjyrer	9.5.4
budsjettproposisjon	2.4.3 2.7.3 5.1.3
byggelån	1.5.3 1.5.8
byggeperiode	1.4.1 1.7.1 5.2.1
D	
dagmulkt	5.2.3
datatilsynet	1.3.1 5.3.2 9.8
delfinansiering	1.4.1 2.5.4
driftsavbrudd	6.1.2
driftsavtale	4.1 4.4.3 5.1.1 6.1.1

driftsfase	6
driftskostnad	2.5.2
driftsselskap	4.1 6.1.1
drivstoffavgift	1.1.3
E	
EasyGO	9.9
elektronisk innkreving	3.3 5.3.2
EPC	9.9
etterskuddsbetaling	3.3
etterskuddsinnkreving	1.3.2 1.4 3.2.2 8.1
F	
fellesabonnement	3.2.3
ferjeavløsningsprosjekt	1.4.2 2.3.4 3.2.2 3.3.2 8.1 8.2
ferjetilskudd	8.2
finansieringsopplegg	2.6 3.5.2
finansieringskilder	1.5.2 2.7.2
forhåndsinnkreving	1.4.3 2.3.4
forhånds vurdering	2.3.1
formål	1.1.1 1.1.2 1.1.5 1.8 4.2 4.4.1
forsikring	4.5.6
forsinkelse	1.4.4 5.2.3 5.3.4
forskudd	3.3
forskuddsbetaling	3.3 9.3
forvaltningsloven	3.7 4.5.9
fritak	3.2.3
fylkeskommunen	1.7.1 2.1 2.3.3 2.6 3.4 4.5.3 4.5.4 5.1.2 5.2.1 5.2.2 5.2.3 6.1.1 8.2
følsomhet	2.5.6
G	
garanti	1.5.2 1.5.3 1.5.6 1.5.7 1.7 2.6 2.7.2 4.5.4
generalforsamling	4.2 4.5.4 6.3.1 7.2
gjeldsbrevlån	1.5.3
grunnerverv	1.6.1 2.3.3 5.2.1
H	
I	
igangsetting	5.3.3 5.3.4
informasjon	4.5.3 4.5.9 5.3.3 6.3.2 6.4.1 8.4 9.4 9.5
initiativ	2.3.1
innkrevingsformer	1.4
innkrevingsrett	1.5.3 1.7.1 1.7.2
innkrevingsystem	2.3.3 3.2.2 4.4.3 5.3 6.1 6.2 7.2 9.7 9.9
innsynsrett	4.5.8 4.5.9
inntektsbortfall	3.2.2 6.1.1 6.1.2
J	
K	
kassakreditt	1.5.3
klagebehandling	3.7

kommunal veg	1.1.2
kommunelov	1.5.2 1.7.1
konsesjon	1.3.1 5.3.2 9.8
kontaktgruppe	5.2.1
kostnad (utbyggings-)	1.4.1 2.3.1 2.3.3
kostnadsbesparelse	2.3.3 5.1.2
kostnadsoversikt	1.4.4
kostnadsoverslag	1.4.4 2.2 2.3.3 2.4.3 2.5.6 5.1.2 5.1.3
kostnadsøkning	1.4.4 2.3.3 2.4.3 5.1.2 5.2.4
krav til selskapet	4.5.4 4.5.7
L	
lokal behandling	2.3.1 2.7.1 3.2.1
lån	1.5
M	
markedsføring	4.5.3
mislighold	1.7.1 4.4.1
montering	9.6
N	
nedbetalingstid	2.5.1 6.3.2
nyskapt trafikk	2.5.1
O	
obligasjonslån	1.5.1 1.5.3 1.5.6
offentlige anskaffelser	5.3.2 6.2 6.4.2
offentlig veg	1.1.1 1.1.2 4.5.3 8.2
offentlighetsloven	4.5.9
oppgaver (selskapets)	4 4.1 4.5.8 6.4
opphør	4.4.1 4.5.1 7
opprettelse av selskap	4.3
OPS	2.3.4
overføring av midler	5.2.2
overskytende midler	7.3
overtakelse	5.3.4
P	
pantsetting	1.7.2
parallellinnkrevning	1.4.2 1.4.3 1.4.4 8.1
passeringstak	3.2.2
personopplysingsloven	5.3.2
plan- og bygningsloven	2.2 9.2
personvern	1.3.1 9.1 9.8
plangrunnlag	2.2
planlegging (-skostnad)	1.2 1.4.3 1.5.7 2.2 2.3.3 3.2 5.3.2
post- og teletilsynet	5.3.2 9.8
prinsippvedtak	2.3.1 2.3.2
prisstigning	2.3.3 2.3.4 2.5.3 2.5.6 3.5.1 3.5.2 4.5.2 5.1.2 5.2.4
privat veg	8.3
prognose	2.3.1 2.5.1 2.5.6

prosjektbeskrivelse	2.4.3
prosjektliste	2.4.3
R	
rabattsystem	2.3.1 3.2 3.3 3.4 3.5.2 4.5.2 8.1
refusjon	1.6.3 2.7.2 3.2.3
regnskap	4.5.7 4.5.8 5.2.1 6.3.1 6.3.2
reguleringsplan	1.6.1 2.2 2.3.3 2.4.3 5.3.2
reisemønster	3.2.2 8.1
rekvisisjonsplan	2.4.3 4.4.3 5.2.2 6.2
rente	1.5.4 1.5.5 1.5.7 2.5.3
rettigheter	4.2 4.4.1 4.5.1
riksvegbudsjett	5.2.2
S	
Samferdselsdepartementet	1.1.2 1.1.4 1.1.5 1.5.7 1.6.1 2.3.2 2.7.2 2.7.3 3.1 3.2.1 3.5.2 4.4.1 6.3.2
selskapsform	4.2
sentralsystem	5.3.2
servicestasjoner	9.4 9.5.2 9.5.3 9.5.5
skilting	9.5
standard bompengavtale	1.4.4 1.8 2.3.3 3.5.1 4.4.1
statsbudsjett	5.1.1 5.2.2
stenging av veg	4.5.6 6.1.1 6.1.2
stiftelsesdokument	4.2
stortingsbehandling	2.4.3 3.5.1 4.4.1 5.1.2 5.1.3
stortingsmelding	2.7.3
stortingsproposisjon	1.7.1 2.3.3 2.7.2 2.7.3 3.4 5.1.1 5.1.2
T	
takstendring	3.5.1 3.5.2
takstgodkjenning	3.4 3.5.1
takstgruppe	3.2.1
takstmyndighet	3.1
takstnivå	1.4.4 2.5.4 2.5.6 3.2 3.5.1
U	
utenlandske kjøretøy	9.1 9.9
utstyrsavtale	4.4.2 4.5.6 5.3.1 5.3.2

Vedlegg

1.	Mal for standard bompenggeavtale	2
2.	Mal for avtale om drift av innkrevingsystemet (utstyrsavtale)	13
3.	Forslag til system for vedlegg til bompenggeavtalen	18
4.	Takstretningslinjer	19
5.	Lover, forskrifter og direktiver	34
6.	Sjekkliste i Statens vegvesens kvalitetssystem ved utarbeidelse av faglig grunnlag før lokalpolitisk behandling	40
7.	Tidslinjer for bompenggeprosessen	42
8.	Kilder/grunnlagsdokumenter	47
9.	Eksempler på informasjonstavler for automatiske bomstasjoner	52

Vedlegg 1:

Mal for standard bompengeavtale

1. Innledning
 - 1.1 Grunnlag
 - 1.2 Statens vegvesens ansvar og oppgaver
 - 1.3 Bompengeselskapets oppgaver og rettigheter
2. Kostnadsansvar
 - 2.1 Utbyggingskostnader. Bompengandelen
 - 2.2 Utbyggingskostnadenes omfang
 - 2.3 Andre kostnader
 - 2.4 Prisstigning i byggetiden
 - 2.5 Kostnadsøkninger utover kostnadsoverslag
 - 2.6 Kostnadsbesparelser i forhold til kostnadsoverslag
 - 2.7 Frist for endelig kostnadsoversikt
 - 2.8 Overskytende midler
3. Bompengeneinnkreving
 - 3.1 Betingelser for bompengesystemet
 - 3.2 Bompengeperiodens lengde.
 - 3.3 Takstsystem.
 - 3.4 Tilleggsavgift for unnlatt betaling
4. Statens vegvesens ansvar
 - 4.1 Åpningstidspunkt
 - 4.2 Innkrevingssystemet
 - 4.3 Drifts- og vedlikeholdsansvar for veganlegget
 - 4.4 Ansvar ved stenging av veg i innkrevingsperioden
 - 4.5 Dekning av Selskapets kostnader ved inntektsbortfall
 - 4.6 Ajourhold av avtalegrunnlag
 - 4.7 Rekvisisjonsplan
5. Selskapets oppgaver
 - 5.1 Selskapets plikter for overføring av midler
 - 5.2 Administrasjon og drift av innkrevingsystemet
 - 5.3 Annen virksomhet
6. Krav til selskapet
 - 6.1 Betingelser for innkrevingsretten
 - 6.2 Plassering av selskapets midler - garanti
 - 6.3 Låneavtaler
 - 6.4 Ansvar for kostnader fra før Stortingsbehandlingen
 - 6.5 Tilbakebetaling av aksjekapital
 - 6.6 Forsikringer
 - 6.7 Krav til regnskap
 - 6.8 Årsberetning og andre oppgaver
7. Kontakt Selskapet – Statens vegvesen
8. Revidering av avtalen
9. Oppsigelse av avtalen

Mal fra bompengehandboken av 2001 m/senere tilføyelser
pr. 17.11.2008

BOMPENGEAVTALE
mellem
STATENS VEGVESEN
og
..... **BOMPENGESELSKAP AS**
(heretter **Selskapet**)

Dette er en mal for avtaler mellom bompengeselskaper og Statens vegvesen. Avtalen gjelder riksvegprosjekter.

Ved fylkesvegprosjekter/kommunale prosjekter er det fylkeskommunen/kommunen som vegholder som eventuelt må stå ansvarlig for det Staten som vegholder tar på seg i denne avtalen. Beskrivelse av ansvarsforholdene, og hvem som skal skrive under avtaler, må da endres.

1. Innledning

1.1 Grunnlag

Stortinget har med grunnlag i veglovens § 27 samtykket i at utbygging av ¹⁾, heretter kalt Utbyggingen, skal ²⁾-finansieres ved bompenger, jf. St.prp. nr., Innst. S. nr. og vedtak i Stortinget (dato).

Utbyggingen og finansieringen omfatter de prosjekter og tiltak som er beskrevet i de(n) aktuelle stortingsproposisjon(er) og komiteinnstilling(er) og som er vedtatt av Stortinget, jf. punkt 2.1, og eventuelle endringer som senere måtte bli forelagt og vedtatt av Stortinget vedrørende Utbyggingen.

1.2 Statens vegvesens ansvar og oppgaver

Statens vegvesen (regionnavn) ³⁾ er byggherre og har ansvaret for gjennomføring av Utbyggingen.

Byggherrefunksjonen omfatter bl.a. ansvaret for planlegging, prosjektering, grunnerverv, valg av kontraktstype og entreprisform, byggeledelse og kontroll av anleggsdriften, regnskaps- og økonomifunksjonen i anleggstiden.

1.3 Selskapets oppgaver og rettigheter

Selskapet skal stå for ⁴⁾-finansiering av Utbyggingen i samråd med Statens vegvesen, og etter de retningslinjer som Staten til enhver tid gir. Under de samme forutsetninger administrerer Selskapet bompengeneinnkrevningen, forvalter bompengemidlene og anvender disse slik det framgår av denne avtale.

Merknad [astrif1]:

¹⁾ Definer vegstrekningen på en enkel måte, f. eks. "Rv 999 fra A til B" eller "Vegnettet i (et definert område)". En mer detaljert, eksakt definisjon kan gis i vedlegg.

Merknad [astrif2]:

²⁾ Angi del- eller fullfinansiering

Merknad [astrif3]:

³⁾ Vanligvis regionvegkontoret i den region bompengeprojektet ligger i. Dersom prosjektet berører flere regioner, må det avklares hvilket regionvegkontor som skal ha ansvaret. Dersom Utbyggingen også omfatter kommunale veier hvor kommunen skal være byggherre, må byggherreansvaret for dette vurderes og omtales spesielt.

Merknad [astrif4]:

⁴⁾ Angi full- eller delfinansiering, jf. punkt 1.1.

De investeringer og kostnader som Selskapet skal finansiere, jf. avtalens punkt 2, tillates dekket gjennom innkrevede bompenger. Selskapet gis tillatelse til å pantsette retten til å innkreve bompenger.

Retten til å innkreve bompenger opphører når Selskapet har oppfylt sine forpliktelser i henhold til punkt 2, har tilstrekkelig med midler til å nedbetale gjeld med påløpte renter, til å betale nødvendige kostnader ved avvikling av innkrevingen inklusive tilbakebetaling av brikkedepositum og til å tilbakebetale aksjeeierne innbetalt aksjekapital, justert som beskrevet i punkt 6.5.

2. Kostnadsansvar

2.1 Utbyggingskostnader - bompengandelen

Utbyggingen er kostnadsberegnet til ⁵⁾ mill. kr i ⁶⁾-prisnivå. Av dette skal ⁷⁾ mill. kr. eller ⁸⁾ prosent bompengefinansieres.

En nærmere beskrivelse av hva Utbyggingen omfatter med kostnadsoverslag er gitt i vedlegg til avtalen. Dersom Stortinget etter at denne avtale er underskrevet vedtar endringer i omfanget av eller betingelsene for Utbyggingen, skal dette tilføyes i vedlegget.

⁹⁾

Som forutsatt i ¹⁰⁾, kan inntil ¹¹⁾ mill. kr i ¹¹⁾-prisnivå bevilges av Staten som en refusjon til Selskapet. Det er Statens vegvesen i samråd med fylkeskommunen som skal vurdere i h.h.t. gjeldende retningslinjer om og når det er grunnlag for å utbetale refusjon. Beløpet skal bevilges innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen til øvrige riksveger i (fylke) i løpet av planperioden ¹²⁾.

2.2 Utbyggingskostnadenes omfang

Kostnaden for Utbyggingen inkluderer utgifter til planlegging og prosjektering, anleggskostnader inklusive byggeledelse og kontroll erstatninger for anleggsskader, grunnervervskostnader, kostnader i forbindelse med naborettslige erstatningskrav som reises innen endelig kostnadsoversikt for bompengeprojektet samt kostnader ved etablering av innkrevingssystemet, herunder bomstasjon(er).

Som anleggskostnader regnes også eventuelle etterbetalinger til entreprenørene som følge av rettssaker eller forlik og utgifter til utbedring av skader i reklamasjonstiden som ikke dekkes av entreprenør, men som likevel er å betrakte som anleggskostnader.

Merknad [astrif5]:

⁵⁾ Kostnader angis i mill. kr.

⁶⁾ Prisinivå for kostnadsoverslaget skal angis. Dersom proposisjonen er i et annet prisnivå, skal også omregnet kostnadsoverslag oppgis. For prosjekter som har vært gjennom KS2, skal styringsramme og kostnadsramme oppgis.

⁷⁾ Andel angis i mill. kr (sløyfes ved fullfinansiering).

⁸⁾ %-andel angis med to desimaler.

Merknad [astrif6]:

I vedlegg til avtalen bør det foretas en spesifisering på vegstreknings og delparseller med kostnads-overslag og angivelse av usikkerhet, se bompengehandboken kapittel 6.1.2.

Dersom det ikke er aktuelt med et slikt vedlegg, strykes dette avsnittet (og vedlegg B fjernes fra vedleggslisten).

Merknad [astrif7]:

⁹⁾ Om nødvendig presiseres andre betingelser. Dersom Selskapet f.eks. skal forskottere midler mot senere statlige refusjoner, skal beløp og tidspunkt spesifiseres.

Merknad [astrif8]:

Når betinget refusjon skal benyttes, tilføyes dette avsnittet.

¹⁰⁾ Vis til St.prp., Innst. S. og vedtaksdato.

¹¹⁾ Kostnadsbeløp og prisnivå angis på tilsvarende måte som ellers i dette punkt.

¹²⁾ Her angis det tidspunktet som er forutsatt i proposisjonen, vanligvis første periode etter at Utbyggingen er fullført.

2.3 Andre kostnader

Selskapet finansierer utover sin andel av punkt 2.1 også renter på egne lån, egne administrasjonsutgifter og utgifter til innkreving av bompenger, herunder vedlikehold og drift av innkrevningssystem og bomstasjon(er). Selskapet finansierer også eventuelle endringer i og utskiftninger av innkrevningssystemet, samt alle kostnader med fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av veien ved utløpet av bompengerperioden.

2.4 Prisstigning i byggetiden

Selskapet finansierer også eventuell prisstigning i byggetiden tilsvarende sin andel av anleggskostnadene, jf. punkt 2.1. Statistisk Sentralbyrås kostnadsindeks for veganlegg legges til grunn.

2.5 Kostnadsøkninger utover kostnadsoverslag

Eventuell kostnadsøkning utover prisstigning med inntil 10 prosent^[13] av anleggskostnadene/opp til kostnadsrammen på mill. 200x-kr, jf. punktene 2.1 og 2.4, skal dekkes av Selskapet og Staten i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsøkninger utover dette skal i utgangspunktet i sin helhet dekkes av Staten.

Som kostnadsøkning regnes alle kostnadsøkninger unntatt de som følger av krav om endring av trasé og standard stilt av lokale myndigheter, bedrifter o.l., og som disse er villige til å finansiere.

Ved forsering av anlegget dekkes eventuelle merkostnader av Selskapet, såfremt ikke merkostnadene overstiger Selskapets innsparte byggelånsrenter.

2.6 Kostnadsbesparelser i forhold til kostnadsoverslag

Dersom kostnadene for Utbyggingen, jf punkt 2.1, blir lavere enn forutsatt, skal en besparelse på inntil 10^[14] prosent fordeles mellom Staten og Selskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse på mer enn 10^[14] prosent tilfaller Staten.

2.7 Frist for endelig kostnadsoversikt

Innen ett år etter åpning for trafikk skal det være klarlagt hvilke midler Statens vegvesen vil rekvirere fra Selskapet til rest- og etterarbeider. Unntatt fra denne regel er:

- utgifter som følge av rettslig avgjørelse,
- utgifter som følge av offentlige krav om etterberegning av skatter og avgifter,
- forlik eller avtaler som vedrører grunnverv og/eller anleggsutgiftene som definert i punkt 2.2.

Merknad [astrif9]:

Punkt 2.5 vurderes særskilt når utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallelt med bompengennekningen over en lengre periode. Hvis det er forutsatt at andre investeringspartnere skal dekke deler av eventuell kostnadsøkning, må dette spesifiseres nærmere.

Merknad [astrif10]:

^[13] Statens ansvar for kostnadsoverskridelser fastsettes med utgangspunkt i hvilket usikkerhetsnivå kostnadsoverslagene er beheftet med ved fremleggelse av prosjektet for Stortinget. Dersom prosjektet har vært til eksternt kvalitetssikring, blir det opp til kostnadsrammen. Staten vil fullt ut ta ansvaret for kostnadsoverskridelse utover dette nivå (vanligvis 10 prosent når reguleringsplan foreligger og 25 prosent når kun kommunedelplan foreligger og over kostnadsrammen for prosjekter som har vært gjennom KS2) – kostnadsrammen i opprinnelig prisnivå oppgis i den alternative formuleringen.

Merknad [astrif11]:

^[14] Ved kostnadsbesparelse benyttes samme prinsipp for fordeling mellom Staten og Selskapet som ved kostnadsøkning. Hvis andre finansieringspartnere deltar i prosjektet, må ansvar for kostnadsøkninger og besparelser spesifiseres nærmere. Punkt 2.6 vurderes, på samme måte som punkt 2.5, særskilt når utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallelt med bompengennekningen over en lengre periode eller når det er flere investeringspartnere.

Statens vegvesen plikter imidlertid å gi en oversikt over verserende og aktuelle tvister som Statens vegvesen har kjennskap til ett år etter åpning av anlegget.

Merknad [astrif12]:
Ved parallellinnkreving må dette avtales på annen måte.

Eventuelle endringer i og utskiftninger av innkrevingssystemet er ikke definert som restarbeider/etterarbeider, og skal finansieres av selskapet.

2.8 Overskytende midler

Ved opphør av innkrevingen, jf. punkt 1.3, stilles overskytende midler til rådighet for Statens vegvesen. Slike midler skal disponeres til riksveganlegg i det området bompengene er innkrevd, etter forslag fra regionvegkontoret og vedtak av fylkespolitiske myndigheter.

3. Bompenginnkreving

3.1 Betingelser for bompengesystemet

Selskapet er gitt tillatelse til ¹⁵⁾ innkreving av bompenger ¹⁶⁾

Merknad [astrif13]:
¹⁵⁾ Her angis om det er forhånds-, parallell- eller etterskuddsinnkreving

3.2 Bompengerperiodens lengde

Avtalens utgangspunkt er at bompengerperioden skal være maksimalt ... år fra den tid innkrevingen blir satt i gang, Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at Selskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengerperioden etter søknad til Vegdirektoratet forlenges med inntil 5 år.

Merknad [astrif14]:
¹⁶⁾ Her angis:
• fra hvilket tidspunkt det skal kreves inn bompenger
• hvor bomstasjonen(e) skal plasseres, eventuelt ferjesamband hvis det er innkreving på ferje

Merknad [astrif15]:
Ved forhåndsinnkreving eller andre spesielle forhold, må varigheten av innkrevingen defineres nærmere.

3.3 Takstsystem

Takst- og rabattsystem skal være i samsvar med takstretningslinjer utarbeidet av Vegdirektoratet. Endelig forslag til takst- og rabattsystem skal forelegges Vegdirektoratet for godkjenning i god tid før planlagt start av innkreving.

Bompengetakstene skal kunne justeres ut fra endringer i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. Hvis Selskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan takstnivået etter søknad økes reelt med inntil 20 prosent utover det takstnivået som var forutsatt ved stortingsbehandlingen.

Nærmere regler for behandling av endringer i takstsystemet er gitt i takstretningslinjene.

3.4 Tilleggsavgift for unnlatt betaling

Selskapet plikter å ilegge tilleggsavgift for unnlatt betaling av bompengavgift etter gjeldende retningslinjer.

4. Statens vegvesens ansvar

4.1 Åpningstidspunkt

Statens vegvesen har ansvaret for at vegen blir åpnet for trafikk og at innkreving kan igangsettes *(dato)*¹⁷⁾. Staten dekker Selskapets kostnader, jf. punkt 4.5, ved en eventuell forsinkelse utover 3 måneder fra denne dato og inntil prosjektet blir åpnet for trafikk.

Dagmulkt fra entreprenør, inntil det beløp Staten dekker av Selskapets byggelånsrenter og administrasjonskostnader, tilfaller Statens vegvesen, mens dagmulkt utover dette beløp godskrives Utbyggingen.

4.2 Innkrevingssystem

Statens vegvesen har hovedansvar for valg, innkjøp og etablering av innkrevingssystemet. Statens vegvesen skal rådføre seg med Selskapet ved valg av innkrevingssystem.

Statens vegvesen skal være eier av innkrevingssystemet. Dersom deler av innkrevingssystemet ved bompengerperiodens slutt skal benyttes i et annet bompengerprosjekt eller til andre formål, skal en eventuell salgsverdi av utstyret likevel inngå i og disponeres på lik linje med Selskapets øvrige restmidler, jf. punkt 2.8.

Som tillegg til denne avtale skal det opprettes en egen avtale om drift av innkrevingssystemet, jf. punkt 5.2. En slik avtale skal senest foreligge når innkjøp av innkrevingssystemet begynner.

Statens vegvesen er ansvarlig for at innkrevingssystemet er i driftsklar stand før innkreving igangsettes. Dersom det ved avtalt igangsettingstidspunkt, jf. punkt 4.1 og driftsavtalen, eller i perioden fram til Selskapets overtagelse av vedlikeholdsansvaret, jf. driftsavtalen, foreligger eller oppstår alvorlige feil eller mangler ved innkrevingssystemet, slik at start på innkrevingen må utsettes eller at inntektene blir redusert på grunn av feilene, skal Staten dekke Selskapets kostnader, jf. punkt 4.5, inntil innkrevingssystemet fungerer tilfredsstillende.

4.3 Drifts- og vedlikeholdsansvar for veganlegget

Statens vegvesen har ansvar for drift og vedlikehold av det veganlegget Utbyggingen omfatter.

4.4 Ansvar ved stenging av veg i innkrevingperioden

Selskapet bærer i utgangspunktet risikoen for opphold i innkrevingen som følge av normalt påregnelig vedlikehold, men kan kreve inntektstapet dekket ved stengning ut over 14 dager pr. kalenderår.

Drifts- og vedlikeholdsansvaret gir på vanlig måte Statens vegvesen rett til å stenge vegen etter behov. Stengningen skal normalt først kunne skje etter 10 dagers varsel overfor Selskapet, men kan gjøres uten varsel når rask stengning er nødvendig for å avverge skade.

Merknad [astrif16]:

Statens økonomiske ansvar knyttet til dette punkt i avtalen må vurderes spesielt for prosjekter der det er lagt opp til parallellinnkreving av bompenger, eventuelt med begrenset låneopptak i forhold til innteksstrømmen.

Merknad [astrif17]:

¹⁷⁾ Her angis dato. Hvis nødvendig oversikt for å fastsette åpningstidspunktet ikke foreligger ved inngåelse av avtalen, skal tidspunkt for vegåpning avtales så snart dette er tilstrekkelig avklart og før selskapet tar opp lån for å finansiere Utbyggingen. I så fall erstattes (dato) med følgende tekst: " - - igangsettes. Nøyaktig tidspunkt for vegåpning skal avtales innen (dato)."

Staten skal holde Selskapet økonomisk skadesløs dersom bompengeneinnkrevningen permanent blir beskåret eller fullt ut umuliggjort som følge av fysisk skade på vegen.

4.5 Dekning av Selskapets kostnader ved inntektsbortfall

Selskapets krav kan bare knyttes opp til bortfall av inntekter på grunn av årsakene:

- a) forsinket åpning av veg, jf. punkt 4.1,
- b) forsinket ferdigstillelse av innkrevningssystemet, jf. punkt 4.2,
- c) permanent stengning av veg, jf. punkt 4.4.

Statens ansvar ved inntektsbortfall som ikke er permanent, omfatter bare Selskapets rente- og administrasjonskostnader.

Selskapet skal hurtigst mulig og senest innen 3 måneder etter slikt inntektsbortfall ta opp spørsmålet om dekning av Selskapets kostnader med Statens vegvesen. Overføring av midler fra Staten til Selskapet skal skje senest i løpet av kalenderåret etter at Selskapet har satt fram krav om dekning av kostnadene, og skal også omfatte rentekostnader for perioden fra inntektsbortfallet til overføring av midler.

Dersom innkrevningen blir permanent beskåret eller umuliggjort som følge av skade på vegen, må tidspunkt for overføring av midler avtales spesielt.

4.6 Ajourhold av avtalegrunnlag

Regionvegkontoret er ansvarlig for at vedleggene til denne avtale ajourholdes som følge av nye vedtak i Storting, fylkesting eller kommunestyre, tilleggssavtaler mellom Selskapet og Statens vegvesen eller andre forhold som påvirker avtalen. Kopier av nye vedlegg skal sendes Selskapet og Vegdirektoratet.

4.7 Rekvisisjonsplan

Ved inngåelse av avtalen skal det foreligge en foreløpig rekvisisjons- og betalingsplan. Endelig fordeling av statlige midler og bompengemidler gjennom utbyggingsperioden fastlegges av de kostnadsrammer som legges til grunn i statlige langtidsplaner og i de årlige riksvegbudsjetter.

Selskapet skal ha uttalerett til regionvegkontorets årlige forslag til riksvegbudsjett for Utbyggingen. Etter at Stortinget har vedtatt riksvegbudsjettet, skal Selskapet og regionvegkontoret hvert år utarbeide en rekvisisjonsplan.

Etter at Selskapet har overtatt ansvar for innkrevningen, skal det minst en gang pr. år utarbeides en rekvisisjonsplan for de midler Statens vegvesen kan rekvirere i henhold til driftsavtalen.

Merknad [astrif18]:

Statens økonomiske ansvar knyttet til disse punkt i avtalen må vurderes spesielt for prosjekter der det er lagt opp til parallellinnkrevning av bompenger, eventuelt med begrenset låneopptak i forhold til inntektsstrømmen.

5. Selskapets oppgaver

5.1 Selskapets plikter for overføring av midler.

Selskapet plikter å overføre midler etter rekvisisjon fra Statens vegvesen innen angitt frist. Overføring skal skje uten opphold, og uten dokumentasjon av behovet for overføring av midlene. Statens vegvesen skal likevel påse at overføring og anvendelse av midler så vidt mulig faller sammen i tid. Rekvisisjon skal sendes Selskapet senest 14 dager før frist for overføring av midler.

5.2 Administrasjon og drift av innkrevingssystemet

Selskapet skal ha ansvaret for administrasjon, drift og vedlikehold av innkrevingssystemet i bompengerperioden. Selskapet skal være med i arbeidet med å gjøre innkrevingssystemet driftsklart, jf. punkt 4.2, og plikter så raskt som mulig å sette seg inn i bruken av innkrevingssystemet.

Administrasjonen av bompengerinnkrevingen skal gi minst mulig ulemper for trafikantene, høyest mulig inntjeningssevne og lavest mulig administrasjons- og innkreivingskostnader.

5.3 Annen virksomhet

Selskapet skal ikke engasjere seg i tiltak som ikke har direkte sammenheng med innkreving av bompenger eller betjening av selskapets gjeld. Selskapet skal ikke engasjere seg i eller pådra seg utgifter knyttet til byggherre-/byggeledelsesfunksjonen.

Informasjon fra Selskapet til allmennheten skal begrenses til takst- og rabattsystemet, samt informasjon om innkrevingen av bompenger. Det er ikke tillatt å belaste trafikantene med utgifter til markedsføring av prosjektet, f. eks. i den hensikt å få flest mulig til å benytte vegen. Det er Statens vegvesen som er ansvarlig for å forestå og å finansiere informasjon og orientering om et riksveganlegg.

Selskapet kan etter søknad til Vegdirektoratet gis tillatelse til å inngå avtale med andre bompengeselskaper om kjøp og/eller salg av administrative tjenester tilknyttet bompengerinnkreving på offentlig veg.

Selskapet skal ikke inngå avtaler med andre bompengeselskaper eller andre typer selskap om noen form for tjenester knyttet til annen bruk av elektroniske brikker eller andre former for betalingskort for bompenger, enn betaling for passering av bompengestasjoner på offentlig veg.

6. Krav til Selskapet

6.1 Betingelser for innkreivingsretten

Selskapets rett til å innkreve bompenger er betinget av at:

- a) dersom det gis fylkeskommunal garanti, skal fylkeskommunen ha 1. prioritets pant i Selskapets rett til å innkreve bompenger,
- b) det til enhver tid er majoritets eid av fylke og kommuner, og at styrerepresentanter som disse har stått bak valget av, utgjør flertall i styret,
- c) Statens vegvesen mottar referat/protokoll fra styremøtene/generalforsamling,
- d) Statens vegvesen og Riksrevisjonen har møte- og talerett i generalforsamlingene, og mottar innkalling og saksdokumenter til generalforsamlingene på samme måte som aksjonærene,
- e) Selskapet ikke driver virksomhet utover det som framgår av denne avtale eller andre avtaler som er inngått med Statens vegvesen.

6.2 Plassering av selskapets midler – garanti

Selskapet skal forvalte innkasserte bompenger og gjeld på best mulig måte i samsvar med avtalens innhold.

Selskapets midler skal kun plasseres i bankinnskudd og/eller papirer som er utstedt eller garantert av stat, kommuner eller fylker, dersom ikke Samferdselsdepartementet bestemmer noe annet. Selskapet gis ikke anledning til aksjekjøp.

Selskapet plikter å skaffe garanti fra bank eller annen kredittinstitusjon for minimum 20 prosent av den andel av utbyggingskostnadene som bompengeselskapet skal finansiere, jf. punkt 2.1. Garantien skal avgis direkte til Statens vegvesen, den skal foreligge før Statens vegvesen inngår kontrakt med entreprenør og den skal være effektiv inntil Statens vegvesen har oppfylt sine forpliktelser overfor entreprenør.

6.3 Låneavtaler

Selskapet skal påse at låneavtaler reforhandles der det er mulig, når markedsforholdene tilsier billigere finansiering.

6.4 Ansvar for kostnader fra før Stortingsbehandlingen

Utgifter Selskapet har pådratt seg før Stortingsbehandling av Utbyggingen, tillates ikke dekket med bompenger. Eventuell gjeld som er pådratt før dette tidspunkt, skal være innfridd før avtalen underskrives.

Merknad [astrif19]:

Selskap (private/kommunale/ fylkeskommunale) uten kommunal/fylkeskommunal garanti, har anledning til å ta opp lån i utlandet. For prosjekter som ikke har fylkeskommunale eller kommunale garantier tilføyes i utgangspunktet dette avsnittet. Det må vurderes i hvert enkelt tilfelle om krav om garanti skal bortfalle eller prosentandelen reduseres for prosjekter der utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallelt med bompenginnkrevingen over en lengre periode.

Merknad [astrif20]:

Det kan gjøres unntak for utgifter til planlegging, når dette er avtalt med Statens vegvesen.

6.5 Tilbakebetaling av aksjekapital

Det skal ikke utbetales årlig utbytte, men nødvendige midler for tilbakebetaling av aksjekapitalen kan skaffes av Selskapet gjennom innkrevde bompenger. Aksjekapitalen skal kunne tilbakebetales aksjonærene med en sum som er lik innbetalt aksjekapital justert med 80 prosent av endringen i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks, regnet fra aksjekapitalens innbetaling til måneden før Selskapets vedtak om oppløsning.

6.6 Forsikringer

Selskapet gis anledning til å tegne forsikring knyttet til arbeidsgivers ansvar i henhold til skadeerstatningsloven av 13. juni 1969 nr. 26, og til å forsikre utstyr som selskapet eier eller leier, jf. driftsavtalen.

Det skal ikke tegnes forsikring mot forhold som er Statens vegvesens ansvar etter punkt 1.2 og 4.3, inklusive eksempelvis naboansvar og vanlig erstatningsansvar m.v. Det skal heller ikke tegnes forsikring mot inntektsreduksjon som følge av skade på innkrevingsutstyr eller stenging av veg.

Kostnadene til forsikring betraktes som administrasjonskostnader og belastes bompengeneinnkrevingen.

6.7 Krav til regnskap

Selskapets regnskap skal føres i samsvar med regnskapslovens bestemmelser. Det skal klart framgå av regnskapet hvor stort beløp som hvert år er utbetalt til Statens vegvesen.

6.8 Årsberetning og andre oppgaver

Selskapet skal sende regnskap med årsberetning og andre oppgaver til regionvegkontoret i henhold til Vegdirektoratets nærmere bestemmelser. Riksrevisjonen og Statens vegvesen skal ha rett til innsyn i Selskapets budsjetter og regnskaper, og har rett til å innkreve de opplysninger en finner påkrevet for sin kontroll, såvel fra Selskapets daglige leder som fra styret og den valgte revisor.

7. Kontakt Selskapet - Statens vegvesen

All kontakt med Statens vegvesen skal gå gjennom regionvegkontoret, dersom ikke annet er eller blir bestemt. Ved eventuell direkte kontakt mellom Vegdirektoratet og Selskapet, skal alltid vegkontoret holdes orientert.

For planleggings- og byggeperioden plikter Statens vegvesen å opprette en kontaktgruppe bestående av representanter fra regionvegkontoret og Selskapet. Formålet med kontaktgruppen er av informerende art, og den skal minst møtes en gang pr. år, jf. også punkt

5.1. Regionvegkontoret kaller inn til og skriver referat fra møter i kontaktgruppen. Referatet sendes Vegdirektoratet til orientering.

Regionvegkontoret skal i byggeperioden minst en gang i måneden sende rapport om framdriften i utbyggingen. Avvik i forhold til den forutsatte økonomiske framdriftsplan skal alltid rapporteres.

I driftsperioden skal det minst en gang pr. år være et møte mellom Selskapet og regionvegkontoret, hvor blant annet behov for vedlikeholdstiltak for innkrevingsutstyret og finansiering av dette drøftes.

8. Revidering av avtalen

Dersom Statens vegvesen og Selskapet senere blir enige om å endre betingelser i denne avtale, skal det utarbeides en tilleggsavtale.

9. Oppsigelse av avtale

Avtalen er inngått for perioden fram til innkreving av bompenger skal opphøre, og kan ikke sies opp av partene i andre tilfeller enn ved mislighold, ved illojal opptreden eller dersom partene er enige om at avtalen skal sies opp.

Som mislighold regnes at Selskapet ikke kan eller vil etterkomme instruksjoner og pålegg fra Statens vegvesen, herunder at Selskapet ikke etterkommer Statens vegvesens rekvisisjon av midler etter punkt 5.1. Vesentlig mislighold foreligger uansett avvikets omfang dersom Selskapet uten begrunnet opphold ikke avhjelper forholdet når dette blir påpekt.

Oslo, ,

.....
Statens vegvesen (navn på selskapet)
Vegdirektoratet

Vedlegg: A. Vedtak og offentlig saksbehandling
B. Betalings- og rekvisisjonsplaner
C. Takstvedtak
D. Tilleggsavtaler

VEDLEGG 2: MAL FOR AVTALE OM DRIFT AV INNKREVINGSSYSTEMET (UTSTYRSAVTALE)

1. Grunnlag	87
1.1 Bakgrunn	
1.2 Ansvarsfordeling	
1.3 Innkrevingsutstyr	
1.4 Annet utstyr	
2. Innkjøp og igangsetting	87
2.1 Planlegging, Innkjøp, Garantiansvar.	
2.2 Igangsetting	
2.3 Overtagelse	
2.4 Protokoll	
3. Drift og vedlikehold	88
3.1 Selskapets ansvar	
3.2 Vegvesenets ansvar	
3.3 Leverandøravtaler	
3.4 Samarbeidsordninger	
3.5 Driftsstans	
4. Utskiftinger og endringer av innkrevingssystemet	89
4.1 Ansvar	
4.2 Gjennomføringsavtale	
5. Forsikring	90

**Mal for
AVTALE OM DRIFT AV INNKREVINGSSYSTEMET
mellom
- - - BOMPENGESELSKAP A/S (heretter Selskapet)
og
STATENS VEGVESEN (heretter Vegvesenet)**

1. Grunnlag

1.1 Bakgrunn

Denne avtalen er opprettet med bakgrunn i punkt 4.2 i avtale av h.h.v ¹⁾ og ¹⁾ (heretter bompengavtalen) mellom Selskapet og Vegvesenet om finansiering av Utbyggingen av ²⁾.

¹⁾ her angis dato for underskrift av bompengavtalen, hvis begge underskrifter er fra samme dato angis bare en dato.

²⁾ her benyttes samme formulering som i bompengavtalen punkt 1.1.

1.2 Ansvarsfordeling

Ifølge bompengavtalen punkt 4.2 har Vegvesenet hovedansvaret for valg, innkjøp og etablering av innkrevingssystemet. Vegvesenet skal være eier av innkrevingsutstyret, men Selskapet skal vederlagsfritt leie dette utstyret av Vegvesenet.

Selskapet har ifølge bompengavtalen punkt 5.2 ansvar for administrasjon, drift og vedlikehold av innkrevingsystemet.

1.3 Innkrevingsutstyr

Som innkrevingsutstyr regnes:

- nødvendige vegutvidelser og annet ekstra areal ved bomstasjoner
- boder, mannskapshus, portaler, signaler, kontrollutstyr og andre faste installasjoner på bomstasjonen(e),
- innkrevingsutstyr i boder og mannskapshus, som billettmaskiner, pengeskap, datamaskiner og programvare, elektroniske brikker, m.v.,
- eventuelt sentralt datasystem, inklusive maskin- og programvare, som benyttes som en del av innkrevingsystemet, og datakommunikasjonsløsninger mellom bomstasjoner og sentral.

1.4 Annet utstyr

Som annet utstyr regnes annet inventar i bygninger og kontorlokaler, samt alminnelig kontorutstyr og annet løst utstyr i forbindelse med administrasjon av driften. Selskapet eier, anskaffer og vedlikeholder selv slikt utstyr.

2. Innkjøp og igangsetting

2.1 Planlegging. Innkjøp. Garantiansvar.

Vegvesenet skal forelegge planer for utforming av innkrevingsystemet og beskrivelser av virkemåte for selskapet til uttalelse og drøfting, jf. bompengavtalens punkt 4.2. Før utstyr bestilles, skal det være avklart hva vegvesenet skal stå ansvarlig for å kjøpe inn og sette i drift, og hva selskapet selv skal være ansvarlig for.

Vegvesenet skal påse at utstyret er i samsvar med nasjonale eller internasjonale standarder, standardforslag eller tilsvarende, når slike foreligger.

Dersom systemene krever godkjenning eller konsesjon fra Datatilsynet, Teleforvaltningen eller tilsvarende myndigheter, skal all formell kontakt mellom selskapet og disse myndigheter gå gjennom Vegvesenet, hvis ikke annet framgår av andre retningslinjer.

Ved innkjøp av utstyr med garantiordninger, skal Vegvesenet påse at garantien også vil gjelde når Selskapet overtar drifts- og vedlikeholdsansvaret.

2.2 Igangsetting

Nøyaktig tidspunkt for igangsetting skal være fastsatt senest 3 måneder på forhånd, jf bompengeavtalen punkt 4.1. Det skal da også foreligge en avtale om hvordan opplæring av personalet som skal drive utstyret skal foregå, og for hvordan det skal gis informasjon til trafikantene i forbindelse med igangsetting av innkrevningen.

Senest en uke før åpning skal det være en felles gjennomgang av innkrevingsutstyret, hvor feil eller mangler påvises, og det tas stilling til om åpning kan foregå som planlagt. Ved gjennomgangen skal det føres protokoll, jf punkt 2.4.

Selskapet har ansvaret for drift av utstyret fra igangsetting av innkrevningen.

Vegvesenet har ansvar for vedlikehold av sin del av utstyret inntil endelig overtagelsesforretning er avholdt.

2.3 Overtagelse

Senest 3 måneder etter at innkrevningen er satt i gang, skal det være en overtagelsesforretning hvor Selskapet formelt overtar ansvaret både for drift og vedlikehold av den del av innkrevingsutstyret som Vegvesenet har hatt ansvar for å etablere.

Ved overtagelsen skal det føres en protokoll, jf. punkt 2.4.

2.4 Protokoll

Ved gjennomgang av innkrevningssystemet før igangsetting og ved overtagelsesforretning skal det føres protokoll som skal angi

- a) hvem som var tilstede,
- b) mangler som måtte påvises,
- c) Statens vegvesens frist for utbedring av påviste mangler og tidspunkt for eventuell ny gjennomgåelse og testing av innkrevningssystemet,
- d) eventuell senere dato for igangsetting eller overtagelse dersom dette avtales.

3. Drift og vedlikehold

3.1 Selskapets ansvar

Selskapet er både praktisk og økonomisk ansvarlig for all drift og vedlikehold av innkrevningssystemet.

Dette omfatter blant annet:

- alt utstyr i boder, mannskapshus og sentralt, inklusive datautstyr og programvare,
- utstyr utendørs på bomstasjonen, som portaler, bomber, skilt, signaler, og eventuelle detektorer, kameraer og antenner m.v.,
- alle nødvendige bygninger og lokaler for drift av systemet.

3.2 Vegvesenets ansvar

Vegvesenet har ansvar for drift og vedlikehold av vegsystemet i bomstasjonsområdet i samme omfang som for vegsystemet utenfor området.

Vegvesenet skal, hvis ikke annet blir avtalt, utføre alt vedlikehold av refuger, trafikksikkerhetsinnretninger, skilt, vegoppmerking og annet trafikkteknisk utstyr som er montert på eller ved vegen som følge av bompengeneinnkrevingen. Kostnadene for slikt vedlikehold skal dekkes av Selskapet, jf også bompengeavtalen pkt 4.7.

Vegkontoret er ansvarlig for at alt som avtales med utgangspunkt i eller som tillegg til denne avtale, blir tatt inn som skriftlig tilleggsavtale i vedlegg til bompengeavtalen.

3.3 Leverandøravtaler

Selskapet gis tillatelse til å inngå avtale med leverandør(er) av innkrevingssystemet eller andre (inklusive Vegvesenet) for å oppfylle sitt ansvar i henhold til punkt 3.1 i denne avtale.

3.4 Samarbeidsordninger

Det skal minst en gang pr. år være et møte mellom vegkontor og selskap hvor behov for vedlikeholdstiltak og finansiering av disse vurderes, jf bompengeavtalen punktene 4.7 og 7.

3.5 Driftsstans

Ansvar ved driftsstans framgår forøvrig av bompengeavtalens punkt 4.5.

4. Utskiftinger og endringer av innkrevingssystemet

4.1 Ansvar

Både Vegvesenet og Selskapet kan ta initiativ til å få utført større utskiftinger og endringer i innkrevingssystemet. Dersom selskapet tar initiativet, skal utskiftinger godkjennes skriftlig av Vegvesenet. Dersom initiativet kommer fra Vegvesenet, skal det innhentes uttalelse fra selskapet.

Som større endringer i innkrevingssystemet regnes f. eks. etablering av flere bomstasjoner eller flere betalingsfelt i en bomstasjon, etablering av nye abonnementsordninger, innføring av nye betalingsordninger, omfattende utvidelse eller utskifting av maskin- og programvare i datasystemene eller tilsvarende.

Endringer som forandrer innkrevingssystemets utforming og virkemåte overfor trafikantene, skal alltid godkjennes av Vegvesenet, uansett størrelse på endringen.

4.2 Gjennomføringsavtale

Ved endringer som krever godkjenning av Vegvesenet, avgjør Vegvesenet i hvert tilfelle og etter drøfting med selskapet, om det er Vegvesenet eller Selskapet etter fullmakt fra Vegvesenet som skal bestille utstyr og arbeidsinnsats fra leverandører og entreprenører og følge opp leveransen.

Alle kjøp av utstyr og tjenester knyttet til innkrevingssystemet til en verdi over gjeldende grenseverdi, skal skje etter de nasjonale regler for offentlige anskaffelser (kjøpsforskriftene i REFSA), eventuelt med utlysning i hele EØS-området, uavhengig av om det er Selskapet eller Vegvesenet som står for kjøpet.

Utgifter til større utskiftinger og endringer av innkrevingssystemet kan betales av Vegvesenet som igjen rekvirerer midlene fra Selskapet, jfr. bompengeavtalens punkt 4.7 og 5.1. Forøvrig følges prosedyrene i bompengeavtalens punkt 2.3 - 2.7 så langt de passer.

5. Forsikring

Selskapet er ansvarlig for å forsikre det selskapet eier eller leier.

Sted	Dato	Sted	Dato
Statens vegvesen		Selskapet	
Region.....			

VEDLEGG 3: FORSLAG TIL SYSTEM FOR VEDLEGG TIL BOMPENGEAVTALEN

Vedleggene skal vanligvis inneholde alle relevante dokumenter fra og med den formelle bompengesøknaden sendes fra selskapet via regionvegkontoret til Vegdirektoratet. Vedlegg B kan likevel inneholde eldre dokumenter av betydning for saken.

Vedleggene skal minimum bestå av en dokumentoversikt med henvisning til dato, tittel, journal- og arkivnummer osv. for hvert enkelt dokument, slik at alle aktuelle dokumenter i ettertid skal være lett tilgjengelige. Kopi av alle dokumenter bør likevel foreligge samlet på minst et sted, fortrinnsvis på regionvegkontoret.

Vedlegg A: VEDTAK OG OFFENTLIG SAKSBEHANDLING

Vedlegg A skal inneholde en oversikt over alle vedtak truffet av offentlige instanser og som har betydning for prosjektet. Eksempler på dette er kopi av alle aktuelle sider av stortingsproposisjoner (inklusive budsjettproposisjoner) og komiteinnstillinger fra Stortinget som angår saken, samt andre relevante dokumenter.

Vedlegg B: BETALINGS- OG REKVISISJONSPLANER

Vedlegg B skal følge opp punkt 2.1 i bompengeavtalen. Vedlegget skal inneholde oversikt over alle avtaler og dokumenter av betydning for overføring av midler fra selskapet til Statens vegvesen for gjennomføring av Utbyggingen eller i forbindelse med drift og vedlikehold av innkrevningssystemet.

Vedlegg C: TAKSTVEDTAK

Vedlegg C skal inneholde en oversikt over alle dokumenter angående fastsetting og endring av takster, jf pkt 3.3 i avtalen.

Vedlegg D: TILLEGGSAVTALER

Vedlegg D skal inneholde oversikt over alle tilleggsavtaler som endrer eller supplerer den opprinnelige avtalen. Driftsavtalen er en slik tilleggsavtale.

VEDLEGG 4: TAKSTRETNINGSLINJER

	Side
1. INNLEDNING	93
1.1 Grunnlag	
1.2 Formål og generelle prinsipper	
1.3 Bruk av takstretninglinjene	
2. TAKST- OG RABATTSYSTEM FOR BOMPENGEPROSJEKTER	94
2.1 Takstsystem	
2.2 Rabattsystem	
2.3 Fritak for betaling av bompenger	
2.4 Spesielle takst- og rabattsystem for ferjeavløsningsprosjekter	
2.4.1 Takst- og rabattsystem for kjøretøy i ferjeavløsningsprosjekter	
2.4.2 Takst- og rabattsystemer for passasjerer i ferjeavløsningsprosjekter	
2.4.3 Spesielt om takst- og rabattsystem for passasjerer i rutegående kollektivtransport i ferjeavløsningsprosjekter	
2.5 Om forhåndsinnkreving og ferjeinnkortingsprosjekter	
2.6 Spesielle ordninger for alle typer bompengeprosjekter	
2.6.1 Fellesabonnement	
2.6.2 Tidsdifferensierte takster	
2.7 Spesielle ordninger med passeringstak i bompengeringer	
2.7.1 Passeringstak pr. måned	
2.7.2 Passeringstak for en kortere tidsbegrenset periode	
3. OM BETALING I BOMPENGEPROSJEKTER	98
3.1 Kontant betaling	
3.2 Kontantkort - kredittkort mv	
3.3 Klippekort/rabattkort	
3.4 Verdikort er ennå ikke godkjent som standard korttype	
3.5 Etterskuddsbetaling	
3.6 Om standardisering og samordning av elektroniske kort og innkrevingssystemer	
4. NÆRMERE OM FRITAKSORDNINGER	99
4.1 Utrykningskjøretøy	
4.2 Begravelsesfølge	
4.3 Elektriske biler	
4.4 Kollektivtransport	
4.5 Kjøretøy i arbeid på vegen	
4.6 Forflytningshemmede	
4.7 Motorsykel og moped	
4.8 Depositum for lån av brikke	
4.9 Kontrollordninger	
5. TILLEGGSAVGIFTER	102
5.1 Tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift	
5.2 Tilleggsavgift ved mangel på konanter ved passering	
5.3 Tilleggsavgift ved angrende unnlattelse av bompengebetaling	
5.4 Misbruk av autogiro/avtalegiro	
5.5 Tilleggsavgift ved irregulær passering blant passasjerer	
6. INNBYTTE AV UBRUKTE OG DELVIS BRUKTE KORT MV	103
7. ENDRING AV TAKSTER OG TAKST-, RABATT- OG BETALINGSSYSTEM	104
7.1 Delegert myndighet	
7.2 Takstjustering i takt med prisstigning	
7.3 Takstfrysing	
7.4 Andre takstendringer	
8. KLAGEBEHANDLING	106
8.1 Klage på takstvedtak	
8.1.1 Klage der vegkontoret har takstmyndighet	
8.1.2 Saker der Vegdirektoratet har takstmyndighet	
8.2 Klage på ilagt tilleggsavgift	

TAKSTRETNINGSLINJER (jf Vegdirektoratets håndbok R702 fra juni 1997)

1. INNLEDNING

1.1 Grunnlag

Disse retningslinjene om takst- og rabattstruktur og betalingssystemer i bompengeprosjekter 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 bompengeprosjekter", 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. (*I denne håndboken framgår denne oversikten i vedlegg 6*)

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

1.2 Formål og generelle prinsipper

Hovedformålet med bompengennevning er å bidra til finansiering av vegprosjekter og annen infrastruktur i tilknytning til - eller som 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 innkreivingskostnader og trafikkavvikling gjennom bomstasjonene 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 bompengesatser. 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 bompenger og hvilke trafikantgrupper som skal eller kan gis fritak. For mange fritaksordninger vil både svekke prosjektets inntektsside og øke administrasjons- og innkreivingskostnadene. 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 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 hvor 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 bompengeprojekter 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 omtalt i delkapitlene

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

2.1 Takstsystem

Følgende takstgrupper skal benyttes for kjøretøyer:

- Moped/motorsykel
- 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/motorsykel 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 rabattordninger for kjøretøyer skal benyttes:

- 50 passeringer - 30 % rabatt
- 350 passeringer - 40 % rabatt
- 700 passeringer - 50 % 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 overstiger kr 6 000,- for lette kjøretøy, skal følgende rabattordning benyttes:

- 50 passeringer - 30 % rabatt
- 250 passeringer - 40 % rabatt
- 500 passeringer - 50 % 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 beløp 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 bompengeprosjekter.

2.3 Fritak for betaling av bompenger

Følgende grupper 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 begravelsefølge
- Elektriske biler med drivstoffkode 5 i vognkortet
- Kollektivtransportkjøretøy 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 bompengeringer)

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

Fritaksordningene ovenfor - og gjennomføringen av dem - er nærmere omtalt i delkapittel 2.4

Spesielle takst- og rabattsystemer 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 fritaksordningen 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 for disse trafikantgrupper 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, i stedet for to. En økning til tre takstgrupper vil kunne gi en økning i inntektsgrunnlaget 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/motorsykkkel
- Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg eller lengde under 6,0 meter
- Kjøretøy med tillatt totalvekt fra om 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
- Kollektivtransportkjøretøy i rute

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

Følgende rabattgrupper kan benyttes:

40 turer - 40 prosent rabatt

40 turer - 50 % rabatt kun til rutegående kollektivtransport

Der det tas betaling bare for en veg for tur/returreise (envegsinnkrevning), halveres kravet til antall passeringer for å få rabatt. Det oppnår 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/returreiser (envegsinnkrevning), 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 overfor 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 bestemt person. Prisen for månedskort (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 kollektivtrafikkpassasjerer 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 passasjerer 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. Forutsetningene 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 åpnes 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 kollektivtransportsselskaper 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/klippekort/-abonnementsordninger. En innføring av tidsdifferensierte bompengetakster forutsetter derfor vanligvis elektroniske innkrevingssystemer. Dersom andelen som betaler manuelt eller i myntautomater 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 innkrevingssystem. Størrelsen på passeringstaket (det vil si maksimalt antall passeringer det skal betales for pr. måned) avhenger av bompengordningen, herunder i hvor stor andel av døgnet innkrevingen 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, f. eks. 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/klippekortabonnement. 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 til kortselskapet e.l., skal ordningen som regel ikke godtas.

3.3 Klippekort/rabattkort

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

Klippekort/rabattkort kan være manuelle 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 bompengeprojekter, 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 % 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 bompengeneinnkreving 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 begravelsefølge
- Elektriske biler med drivstoffkode 5 i vognkortet
- Kollektivtransportkjøretøy 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 bompengeringer)

Moped og motorsyklar 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 rabattsystemer 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 Begravelsesfølge

Kjøretøy i begravelsesfølge skal være merket spesielt.

Begravelsesfølge 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 begravelsesbyrå) 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 gjelde 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 kollektivtransportkjøretøy 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 kollektivtransportkjøretøyet, -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 eller 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 bomvegstrekingen. Fritaket gjelder likevel ikke i bomringer.

4.6 Forflytningshemmede

(punktet er revidert i forbindelse med endringer av 17. november 1999 i forskrift om parkering for 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 a) og b). Fritak gis bare når parkeringstillatelsen er utstedt med en varighet på minst 2 år.
2. Utenlandsk statsborger som er forflytningshemmet og som kan framlegge bevis merket med det internasjonale symbolet for forflytningshemmede og navnet til den berettigede eller kjennemerket på kjøretøyet.

Den fullstendige forskriftsteksten er gjengitt i vedlegg.

I bomsystemer med elektronisk innkreving eller lignende, anbefales det at bompengeselskapet utsteder gratisabonnement til enkeltkjøretøy dersom den forflytningshemmede kan fremvise parkeringstillatelse. Gratisabonnementet knyttes til ett kjøretøy. Parkeringskortets ID-nummer registreres sammen med kjøretøyets registreringsnummer på kjøretøyets gratisabonnement.

Gyldigheten av slikt gratisabonnement bør være maksimalt 1 år. Personen parkeringstillatelsen er utstedt til, skal være tilstede ved inngåelse og fornyelse av gratisabonnementet.

Gratisabonnement vil ikke bli utstedt til kjøretøy tilhørende organisasjoner og institusjoner så fremt abonnementet ikke knyttes til en persons parkeringstillatelse.

Kjøretøy uten slikt gratisabonnement må framvise parkeringsbeviset i manuelt betjent felt. Personen som kortet gjelder for må selv være tilstede i kjøretøyet for å kunne passere gratis. 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 for 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 gjenkjenning 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 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. (*I denne håndbok vedlegg 5*).

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 bompengavgift, 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 % 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 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 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 på 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 bompengavgift. Vilkårene 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 unnlatelse av bompengebetaling

Dersom kjøretøyets fører angrer en unnlatelse 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 unnlatelse 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 bompengavgift. Vilkårene 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.

5.4 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 saldoen ikke 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 spassert 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 passasjerer. 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 måneds-kortprisen for det antall måneder kortet har vært i bruk. Dersom det ikke tilbys månedsabonnement, 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 måneds-kortprisen for det antall måneder kortet har vært

i bruk. Dersom det ikke tilbys månedsabonnement, refunderes hele gjenstående måneder med 1/12 av prisen på årsabonnementet.

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

Dersom det ikke tilbys månedsabonnement 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 på ytterligere 5 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 myndighet 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 bompengeselskapet signaler om at de bør søke om å justere takstene i henhold til konsumprisindeksen, dersom prisutviklingen tilsier det. Det presiseres imidlertid at 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 må være vegkontoret i hende 3 måneder før planlagt gjennomføring av endringen.

Vegkontoret godkjenner justeringer i henhold til gjeldende retningslinjer. Vegdirektoratet orienteres om godkjenningen samtidig som selskapet blir orientert, det vil si før prisjusteringen foretas.

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: "Takstendringen 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 slik 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 et 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 total kostnader. 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 bompengerperiode kontra gevinstene ved en redusert trafikkavvisning som følge av lavere takster.

For prosjekter der økonomien generelt er svekket, har Vegdirektoratet myndighet til å øke takstene med inntil 20 % 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 % ut over prisstigningen.

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

Vegdirektoratet eller vegkontoret kan om nødvendig ta kontakt med bomselskapet for å påpeke behovet for å øke takster eller endre takst- og rabattsystemet.

Bompengeselskapet sender søknad om endringer 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 med alle vedlegg senest 3 måneder før endring forutsettes å tre i kraft.

Vedtaket skal kunngjøres senest 4-6 uker før gjennomføring. Det er bompengeselskapet i samråd med vegkontoret som skal sørge for offentlig kunngjøring. Bompengeselskapet dekker kostnaden til 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 illeggelse av tilleggsavgift skal betraktes på linje med et enkeltvedtak i henhold til Forvaltningsloven § 2 b.

8.1 Klage på takstvedtak

8.1.1 Klage 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 slike klagesaker. Det skal ved kunngjøring 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 kunngjøring opplyses om klageadgangen.

8.2 Klage på ilagt tilleggsavgift

Klagefrist på tilleggsavgift er 3 uker fra underretningen om ilagt tilleggsavgift er kommet fram. Klagen sendes bompengeselskapet, som, dersom det fastholder tilleggsavgiften, sender den videre til vegkontoret. Vegkontoret er klageinstans 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 5: LOVER, FORSKRIFTER OG DIREKTIVER

	Side
Vegloven, §§ 9, 27, 27a og 56	108
Forskrift om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift	109
Forskrift om parkering for forflytningshemmede	109
Forskrift om innføring av bompenger i visse tilfeller – gjennomføring av Rådskonklusjon 93/89/EØF	111

21 juni 1963 nr. 23

Utdrag av paragrafer fra vegloven

Ajourført med endringer, senest ved lov 22.06.2012 nr. 59.

§ 9. Sentralstyremakt for riksvegar er eit vegdirektorat under leiing av ein vegdirektør. Kongen gir nærare føresegner om korleis Vegdirektoratet skal vere organisert, og kva styringsområde det skal ha, og gir instruks for vegdirektøren. Vegdirektoratet kan etter nærare føresegner fastsett av departementet delegera styremakt til fylkeskommunen, regionvegkontor og kommunen. Regionvegkontoret kan etter nærare føresegner gitt av Vegdirektoratet delegera til kommunen styremakt som regionvegkontoret har etter denne lova når det gjeld riksvegar.

Vegstyremakt for fylkesvegar er fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan delegera styremakt til regionvegkontoret og kommunen. Dette gjeld òg delegert styresmakt etter første ledd. Regionvegkontoret kan etter nærare føresegner gitt av fylkeskommunen delegera til kommunen styremakt som det har etter denne lova når det gjeld fylkesvegar. Vegstyremakt for kommunale vegar er kommunen.

§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg 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. Som del av ein plan om heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Departementet kan i forskrift fastsetje mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem 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.

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsjetast. Ei slik pantsjetjing omfattar den rett pantsjetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompengennkrevinga. 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 dekking i retten til å krevje inn bompengar.

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

§ 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.

Departementet gjev nærare føresegner om gjennomføringa av denne paragrafen.

§ 56. Med samtykke frå kommunen kan det krevjast bompengar for ferdsel på privat veg. Kommune skal òg fastsette storleiken på avgifta og kan sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane.

Kommunen kan òg fastsette at det kan krevjast tilleggsavgift av eigaren til køyretøyet ved unnlatt betaling av bompengar og fastsette storleiken på tilleggsavgifta.

18 juni 1965 nr. 4

Paragraf fra vegtrafikkloven

Ajourført med endringer, senest ved lov 21.06.2013 nr. 82 og 103.

§ 7a) Departementet kan bestemme at det innføres vegprising i et nærmere fastsatt område. Med vegprising menes et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området,

herunder kollektivtransport, trafikkisikkerhetstiltak og miljøtiltak.

Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

Departementet kan gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene.

er kommet fram, jf. forvaltningsloven § 29 og § 30. Klagen utføres i samsvar med forvaltningsloven § 32. Klagen inngis til bompengeselskapet eller det organ som har ilagt tilleggsavgift.

Innlevert klage utsetter ikke betalingsfristen etter § 3.

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

§ 6. Forskriften trer i kraft straks. Forskrift 23. august 1988 nr. 704 om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompenger oppheves.

30 apr. 2004 nr. 678

Forskrift om betaling av bomavgift og tilleggsavgift.

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 30. april 2004 nr. med hjemmel i vegloven § 27 med endringer, senest ved lov 22.06.2012 nr. 59.

§ 1. Denne forskriften gjelder for de tilfeller motorkjøretøy passerer bomstasjon.

§ 2. Ved passering av bomstasjon skal det betales bomavgift fastsatt etter nærmere bestemmelser i medhold av veglov 21. juni 1963 nr. 23 § 27. Er føreren av kjøretøyet en annen enn den som var registrert som eier ved passeringen, er føreren og den registrerte eieren solidarisk ansvarlig for bomavgiften, med mindre kjøretøyet er fravent eieren ved en forbrytelse.

§ 3. 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 føreren og den registrerte eieren solidarisk ansvarlig for tilleggsavgiften, med mindre kjøretøyet er 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 blir betalt innen fristen.

§ 4. Ilagt tilleggsavgift kan påklages til regionvegkontoret. Klagen må framsettes innen 3 uker etter at underretning om vedtaket

I

15 mars 1994 nr. 222

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. Sist endret 7. oktober 2005 nr. 1220.

§ 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 bevegelsehemmede 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 parkeringstid.
- c) utover lengste tillatte parkeringstid hvor slik tid er fastsatt ved offentlig trafikkskilt. Dette gjelder likevel ikke dersom det også for bevegelsehemmede 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) fører av motorvogn 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) passasjer 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.

Søknader 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 med følgende tilpasninger etter 1. januar 2000

tilfredstille kravene som er fastsatt i bilaget til Rådsrekomandasjon 98/376/EF:

- Kortets serienummer skal inneholde 11 sifre og en bokstav. Serienummerets første sifre skal identifisere kommunen som har utstedt kortet, de fem neste sifre er kortets nummer og de to siste sifre skal angi fødselsåret til innehaveren av kortet. Bokstaven skal angi innehaverens kjønn ved hjelp av M for mann og F for kvinne.
- Hvit N som bakgrunn skal omgis av hvit ellipse og kortet skal betegnes som EØS-modell.

Tillatelsen skal gis av kommunen 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 er plassert på bevisets bakside.

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

§ 4. Utlending i Norge/kjøring i utlandet

Utlending som i hjemlandet er gitt parkeringstillatelse for forflytningshemmede, kan parkere som nevnt i § 1.

Som bevis for slike parkeringslettelse skal godtas 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*

Tillatelser 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.

Parkeringsbevis som er utformet etter kravene i tidligere ordlyd i § 3 i denne forskrift, er etter 1. januar 2000 gyldig til bruk i Norge inntil utløpet av bevisets gyldighetstid.

§ 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 nr. 1581 om parkering for bevegelseshemmede.

Forskrift som gjennomfører Eurovignettdirektiv 2006/38/EF i norsk rett

Fastsatt ved kgl. res. 14. juni 2013, med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 62, jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 18A (Europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/62/EF av 17. juni 1999 om avgifter på tunge lastebiler for bruk av visse typer infrastruktur og Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF)

§ 1 *Virkeområde og definisjoner*

Denne forskriften får anvendelse på innkreving av bompenger fra kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg på TEN-T-veger og motorveger med unntak av slike veger i byområder. Med TEN-T-veg menes vegnettet som definert i vedtak 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utvikling av et transeuropeisk transportnett vedlegg I avsnitt 2 og illustrert med kart eller beskrevet i vedlegg II til vedtaket.

§ 2. *Innretning og bompengeinnkreving*

Den enkelte bompengoordning skal være innrettet slik at flyten i trafikken forstyrres minst mulig og ordningen ikke er til vesentlig ulempe for sporadiske brukere av vegnettet.

Det skal ved innkreving av bompenger ikke gjøres forskjell mellom transportører på grunn av nasjonalitet, lastens opprinnelses- eller bestemmelsessted eller kjøretøyets registreringssted.

§ 3 *Takstfastsettelse*

Bompengeinntektene skal ikke overstige kostnadene ved det aktuelle infrastrukturanlegg. Kostnadene skal beregnes etter retningslinjene i Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/38/EF av 17. mai 2006 om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter for bruk av visse typer infrastruktur, se vedlegg III.

§ 4 *Rabatter*

Rabatter må ikke overstige 13 % av ordinær takst som betales av tilsvarende kjøretøy som ikke er berettiget rabatt. Rabatter kan kun under visse vilkår være høyere enn dette nivået.

I fylkene Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust-Agder som allerede var i drift før 14. juli 2012 utgjøre maksimalt 13 % av ordinær takst senest innen 31. desember 2014.

I andre fylker enn etter annet ledd, kan det gjeldende nivået for rabatter i bompengerordninger som var i drift før 14. juli 2012 fortsatt anvendes dersom andelen internasjonal godstrafikk er under 30 %. I bompengerordninger som åpner for trafikk etter 14. juli 2012 i disse fylkene, kan rabatter overstige 13 % av ordinær takst dersom andelen internasjonal godstrafikk er maksimalt 5 % og nivået for slike rabatter er berettiget av spesifikke omstendigheter, særlig ved broer eller tunneler som erstatning for ferger.

§ 5 *Rapportering*

Vegdirektoratet skal minst 6 måneder før bompengerinnkrevningen starter rapportere til EFTA's overvåkningsorgan ESA følgende:

- a) enhetsverdier og andre parametre som anvendes ved beregning av omkostnings-elementer,
- b) opplysninger om hvilke kjøretøy som omfattes av innkrevningen, den geografiske utstrekning av innkrevningen og hvor stor del av omkostningene som dekkes av bompengerinnkrevningen,
- c) opplysninger om bompengerinnkrevning på parallellstrekninger som trafikken kan ledes over på, herunder en redegjørelse for den geografiske utstrekningen av innkrevningen, hvilke kjøretøy som omfattes av ordningen, planlagte takster og hvordan disse er fastsatt, og

d) rabatter ved den aktuelle bompengerordning.

§ 6 *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft straks. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift om innkrevning av bompenger i visse tilfeller – gjennomføring av direktiv 1999/62/EF.

VEDLEGG 6: «SJEKKLISTE» I STATENS VEGVESENS KVALITETSSYSTEM VED UTARBEIDELSE AV FAGLIG GRUNNLAG FØR LOKALPOLITISK BEHANDLING

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Rev. 2, 21. februar 2014
Godkjent av Lars Erik Hauer

Opplistingen nedenfor viser hva som skal foreligge ved regionvegkontorets oversending av saken til Vegdirektoratet for vurdering før lokalpolitisk sluttbehandling. Ved fylkesvegprosjekter har fylkeskommunen en mer selvstendig rolle til å vurdere finansieringsopplegget enn ved riksvegprosjekter. Arbeidsdelingen mellom regionvegkontor og fylkeskommune kan variere noe fra fylke til fylke.

- Prosjektbeskrivelse
- Redegjørelse for tidligere lokal saksgang, inkl tidligere lokalpolitiske prinsippvedtak (*dokumentasjon: saksframlegg, inkl lokalpolitiske vedtak*)
- 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 noen saker vil det være naturlig at kommunestyret behandler reguleringsplanen i samme møte som det gis uttalelse til bompengesaken. I slike tilfeller må reguleringsplanprosessen ha kommet langt når saken forelegges Vegdirektoratet før lokalpolitisk sluttbehandling. For bompengepakker må planstatus og evt. videre planarbeid omtales.
- Kostnadsoverslag med vurdering av usikkerhet (*dokumentasjon: ANSLAG-rapport for enkeltprosjekter*). Kostnadsoverslag utarbeides som beskrevet i Håndbok R764 Anslagmetoden. Kostnadsoverslaget som sendes inn til kvalitetssikring før lokalpolitisk behandling må være av så god kvalitet at det etter lokalpolitisk behandling kun skal være nødvendig med mindre justeringer/oppdateringer. Videre skal overslaget være mindre enn ett år gammelt når lokalpolitisk behandling startes opp. Det skal ikke utarbeides foreløpig kostnadsoverslag. Disse kravene gjelder både når kostnadsoverslaget skal til ekstern kvalitetssikring (KS2) og når overslaget skal benyttes i en bompengeproposisjon uten KS2. Kravene gjelder også dersom reguleringsplanen behandles parallelt med bompengesaken i kommunestyret.
- Trafikkgrunnlag (*dokumentasjon: trafikknotat, jf. "mal" i Sveisnr. 2010/091849-37. "Malen" gjelder i utgangspunktet for saker til ekstern kvalitetssikring (KS2), men bør så langt det passer også benyttes på andre bompengeprosjekter og -pakker*)
- Bompengoordning; plassering av bomstasjoner, innkrevingsordning (forskudd- parallell-, etterskuddsinnkrevning), innkrevningssystem (automatisk, evt. manuelt tilbud mm). 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 må være at plassering av bomstasjon fastsettes gjennom reguleringsplan. Som minimum skal det legges opp til behandling av byggesøknad. Videre må tilgang til elektrisitet og tele, samt nødvendig adkomst til bomstasjon med installasjoner i anleggsfase og driftsfase framgå. Det presiseres at regionvegkontorets tekniske

fagpersoner for bomstasjoner/Autopass skal ha vurdert opplegget slik at det er gjennomførbart. Videre skal det foreligge en trafikksikkerhetsvurdering.

- Vurdering av de prinsippene som er lagt til grunn for bompengesaken, spesielt forholdet mellom nytte og betaling - begrunnelse ved evt avvik fra gjeldende retningslinjer (jf litteraturlista)
- Utbyggingsplan; tidspunkt for anleggsstart og fullføring
- Finansieringsplan med fordeling på år/planperiode; evt. ordinære statlige midler, fylkesvegmidler, bompenger, tilskudd, forskudd m/refusjonsbetingelser, alternativ bruk av ferjetilskudd – omtale av forholdet til NTP/fastsatt handlingsprogram/planleggingsprogram og/eller fylkesvegplan/handlingsprogram for fylkesveger
- Takst- og rabattsystem
- Finansieringsanalyse og følsomhetsvurderinger; forutsetninger og resultat (*dokumentasjon: Bom2010-beregninger*)
- Håndtering av kostnadsøkninger, evt. mindre bompenginntekter enn forutsatt
- Evt garantier ved låneopptak, med henvisning til vedtak
- Bompengeselskap; status for opprettelse, eierforhold mm.
- Virkninger; nytte-/kostnadsberegninger – både ukorrigert og korrigerert for bompenger (*dokumentasjon: utskrift av (oppdaterte) Effektberegninger*)
- Oversikt over fylkeskommuner/kommuner som skal ha saken til behandling/uttalelse
- Forslag til vedtak ved lokalpolitisk behandling

VEDLEGG 7: TIDSLINJER FOR BOMPENGEPROSESSEN

Som grunnlag for mer realisme ved planlegging av framdriften for nye bompengeprosjekter/bompengeproposisjoner er det utarbeidet en tidslinje som omfatter to alternativer, henholdsvis med og uten ekstern kvalitetssikring (KS2).

Tidslinjene tar utgangspunkt i den tidsbruken som normalt må påregnes. Det er lagt stor vekt på å oppnå parallelle delprosesser. Tidslinjene er utarbeidet ut fra fylkestingsbehandling i juni eller desember. For prosjekter med KS2 vil det normalt gå ett år fra fylkestingsbehandling til Stortingsvedtak. For prosjekter uten KS2 vil det normalt gå seks måneder. Dersom fylkestingsbehandlingen skjer i f. eks. oktober, må det likevel påregnes at Stortingsbehandlingen vil skje i henholdsvis desember eller juni kalenderåret etter. Tidsbruken kan variere mellom ulike prosjekter. Vi understreker at det er politiske myndigheter som har hånd om behandlingen inkl. framdriften etter at Statens vegvesen 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 er kvalitetssikret kostnadsoverslag, trafikknotat, plangrunnlag, finansieringsanalyse, forslag til takst- og rabattsystem og detaljert beskrivelse av bomstasjonsopplegget. Fullstendig oversikt over dokumentene framgår av sjekklista.

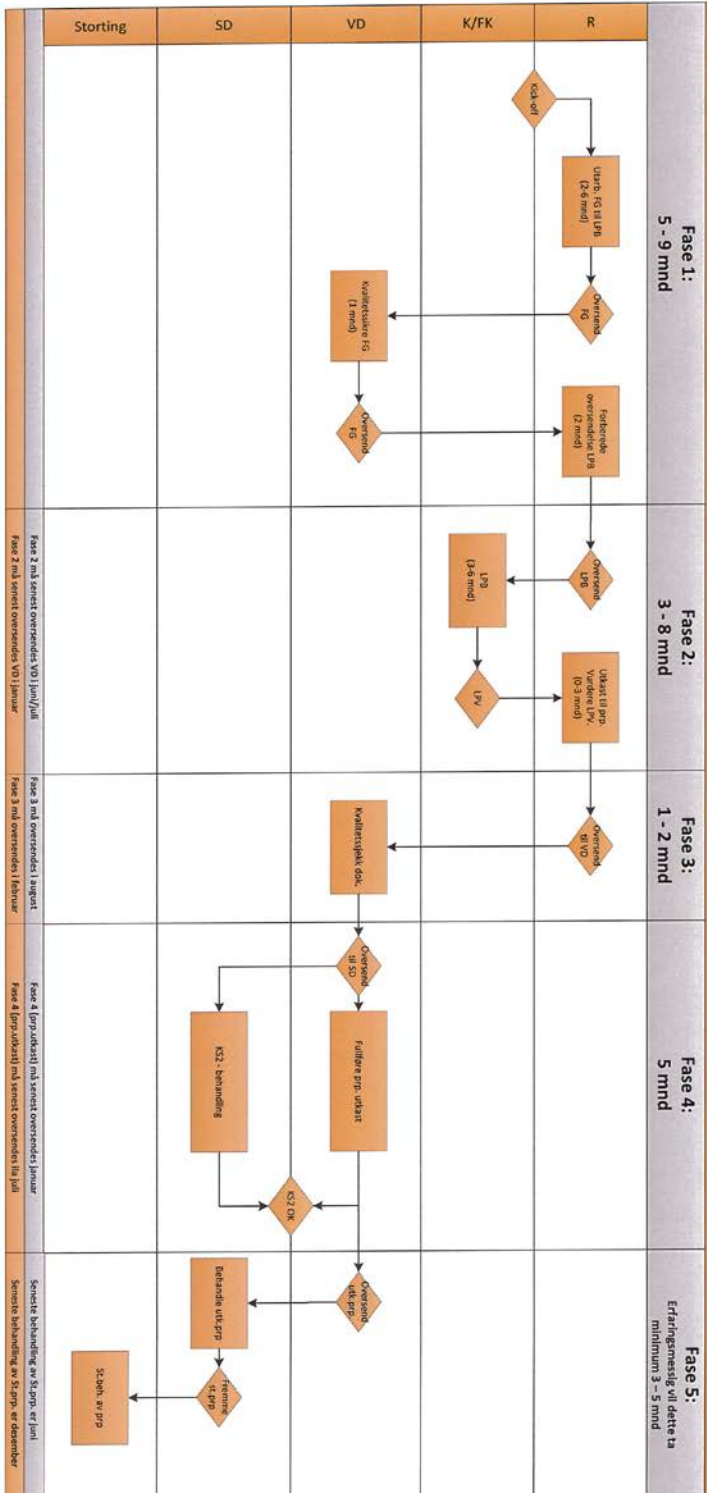
For saker som skal til KS2, må sentralt styringsdokument med vedlegg og endelig trafikknotat foreligge når den lokalpolitiske behandlingen foreligger.

For bypakker og andre større/kompliserte bompengeprosjekter må det påregnes mer omfattende vurderinger av flere enheter. Her er bompengeprosessen ofte en del av et større opplegg. Slike saker kan derfor ta lengre tid.

Vedlegg: Tidslinjer med og uten ekstern kvalitetssikring (KS2)

Bompengprocessen med eksternt kvalitetssikring (KS2)

TIDSLINJE FASE 1 – 5 :

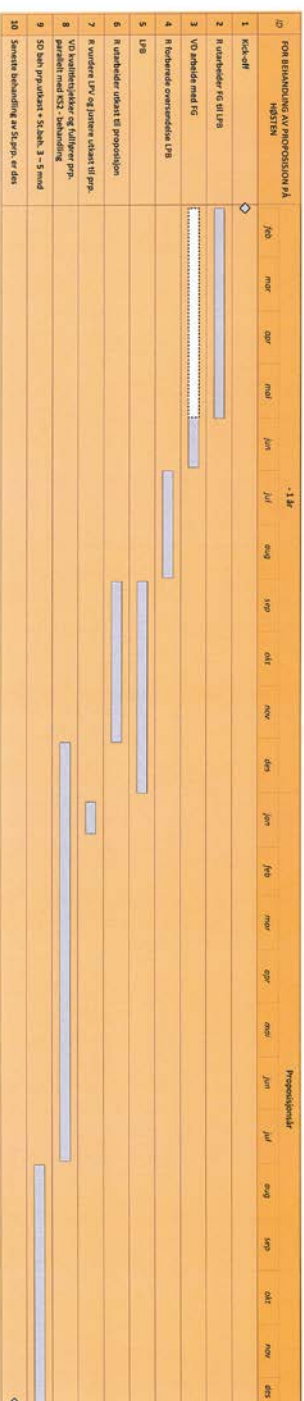
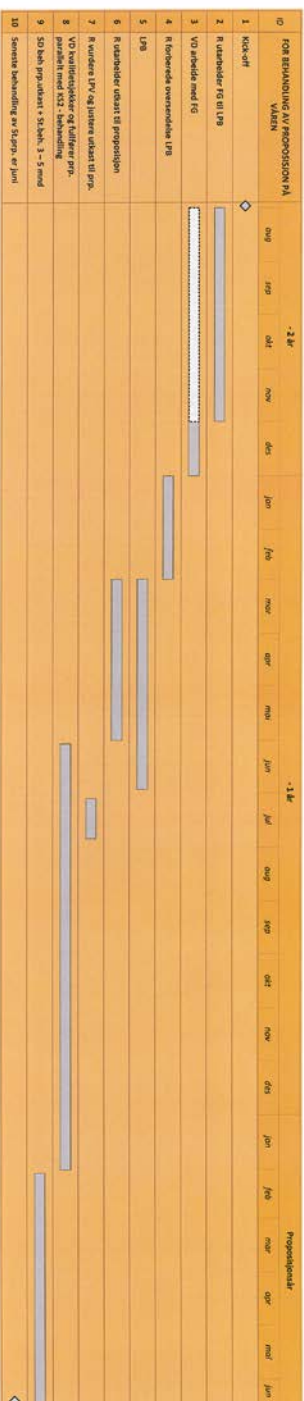


FG	=	Faglig grundlag
FK/K	=	Fylkestemmer/Kommune
KS2	=	Ekstern kvalitetssikring
LPB	=	Lokalpolitisk behandling
LPV	=	Lokalpolitisk vedtak
PPp	=	Proposition
R	=	Region
SD	=	Samråd/vedtagelse
SKA	=	Statens Vegvesen
TKK	=	Transport- og kommunikasjonskomiteen
VO	=	Vegdirektoratet



Statens vegvesen

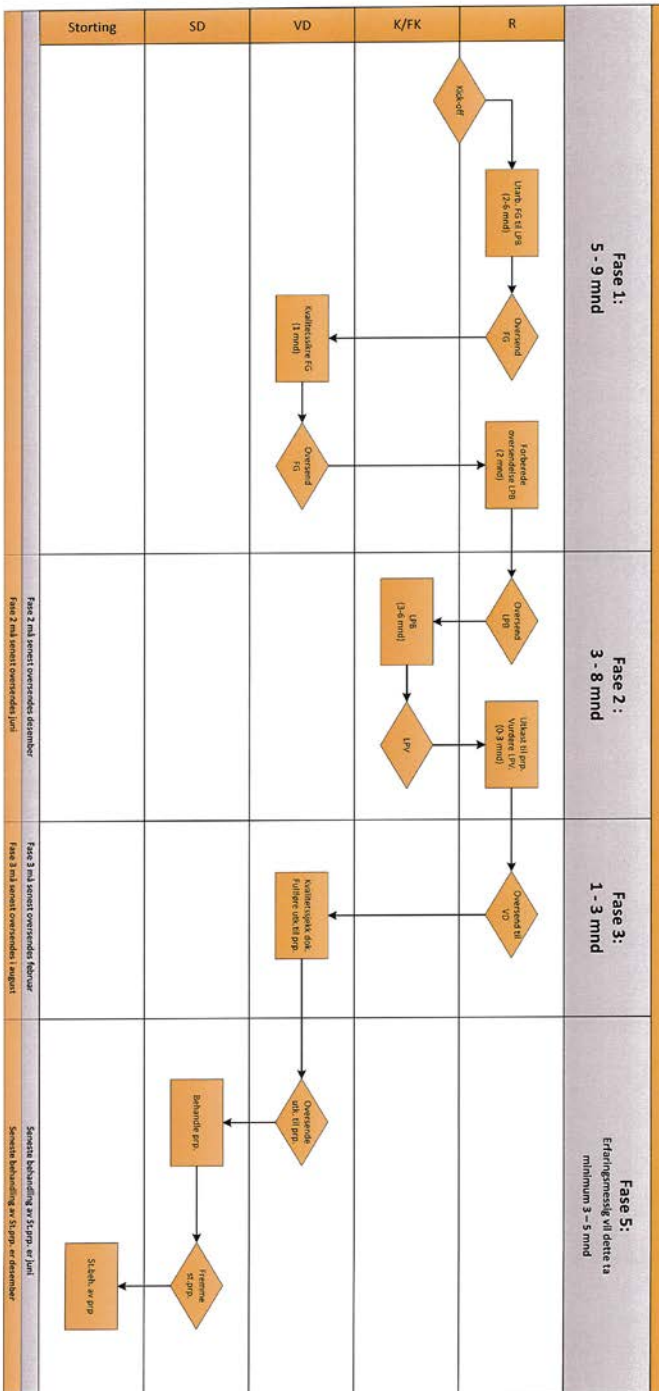
Bompengeprocessen med eksternt kvalitetssikring (KS2)



12. april 2013

Bompengeprosessen uten eksternt kvalitetsikring (KSZ)

TIDSLINJE FASE 1 – 5 :



Fase 2 nå senest overvåringstidspunkt

Fase 3 nå senest overvåringstidspunkt

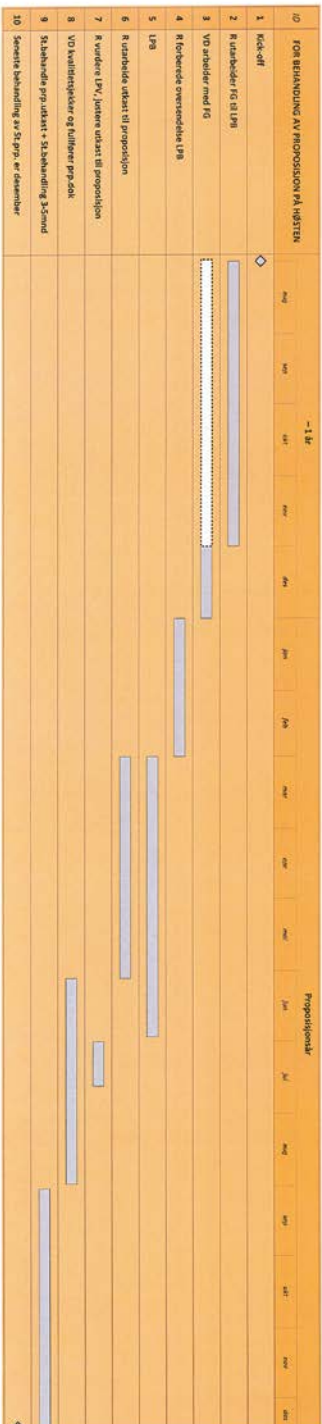
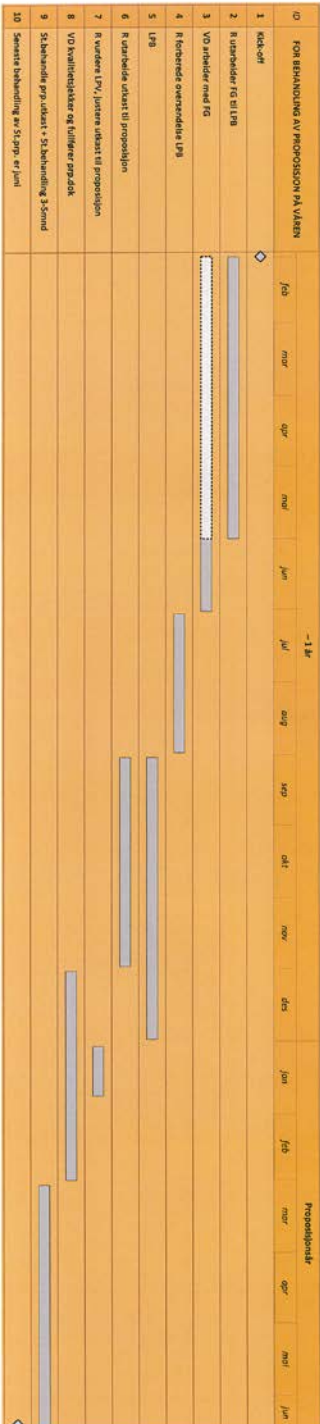
Senest behandling av opp. er juni

Senest behandling av opp. er desember

FG	Faglig grunnlag
FK/K	Fylkeskommune/ Kommune
KSZ	Ekstern kvalitetsikring
LNG	Lokalpolitisk behandling
LPV	Lokalpolitisk vedtak
Prop.	Proposisjon
R	Region
SD	Samferdselsdepartementet
Støtt	Støttbehandling
TMC	Transport- og kommunikasjonskomiteen
VO	Vegdirektoratet



Bompengeprosessen uten eksternt kvalitetssikring (KS2)



12. april 2013

VEDLEGG 8: KILDER/GRUNNLAGSDOKUMENTER

1. 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 vei inkl. bompenger • Prinsipper knyttet til bompengefinansiering inkl. b.la., lengde på innkrevingsperiode, hva som skal til for at sak kan fremmes, takster, nytteprinsippet. selskapenes ansvar mv
Statsbudsjettet 1990, Samferdselsdepartementet	St.prp.nr. 1 (1989-90) for Samferdselsdepartementet	<ul style="list-style-type: none"> • Forelegg av standardavtale for Stortinget
Om endringer i rammebetingelser for bompengeprojekter	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
Om bompengefinansiering av Lærdal- Fodnes – Mannhiller – Kaupanger og Sunnfjordtunnelen 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 •
Norsk veg og trafikkplan 1994-97	St.meld.nr. 34 (1992-93) jf. Innst. S. nr. 232 for (1992-93)	<ul style="list-style-type: none"> • Takster • Ferjeavløsning • Vegprising
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
Om endra løyvingvedtak mv. For 1993 Administrasjon, sivil luftfart, vegformål, transportsubsidiar og kollektivtrafikk, jernbaneformål og post	St.prp.nr. 17 (1993-94)	<ul style="list-style-type: none"> • Revisjon av Standardavtalen for bompengeprojekter
Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:

Statsbudsjettet 1995	St.prp.nr. 1 (1994-95)	<ul style="list-style-type: none"> • Honørrabattordningen i ferjesektoren • Bompenggeavtalen og mulighet for å inngå tilleggsavtale om bompengeselskapers salg av «spesialistkompetanse»
Dok. 8 forslag om fritak for El-biler i bomstasjoner	Innst. S. nr 74 (1996-97)	<ul style="list-style-type: none"> • Fritak for El-biler i bomstasjoner
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 veier • Avvikling av ordningen med kompensasjon for bomplassering • Det enkelte prosjekt i «pakker» må tilfredsstillere kravene til plangrunnlag • Ferjeavløsningsprosjekter • OPS
Vegprising	Ot.prp.nr 32 (2000-2001) jf. Innst. O. nr 64 (2000-2001)	<ul style="list-style-type: none"> • Lovendring for å åpne for vegprising
Statsbudsjettet 2002, Samferdselsdepartementet	St.prp.nr. 1 (2001-2002) for Samferdselsdepartementet	<ul style="list-style-type: none"> • Forsøk i byområder
Om en del saker på Samferdselsdepartementets område (<i>Merknad: Kan utgå</i>)	St.prp. nr. 60 (2001-2002) og Innst S. nr. 227 (2001-2002)	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av ferjetilskudd
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 Samferdselsdepartementets område	St.prp.nr.67 (2002-2003) 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)	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av ferjetilskudd
Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:

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 • Eurovignettdirektivet • Alternativ bruk av ferjetilskudd •
Endringer 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

2. Lover/forskrifter

Lov/Forskrift	Merknad
Vegloven av 21. juni 1963	Hjemmel til bompengefinansiering jf. §27
Forskrift om betaling av bomavgift og tilleggsavgift av 30.04.2004 jf. vegloven av 21. juni 1963	Betaling av avgift og tilleggsavgift
Lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4	Vegprising
Forskrift om innkreving av bompenger i visse tilfeller – gjennomføring av direktiv 1999/62/EF	

3. Brev fra/til Samferdselsdepartementet

Brev	Kommentar
Brev av 26. mars 1990 med vedlagt vurdering fra Lovavdelingen om tidsdifferensierte bompengesatser mv	- Tidsdifferensiering
Brev av 05.01.91 med vedlegg om delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprosjekter	- <u>Takst</u>
Brev av 21.04.92 Takstretningslinjer for bompengeprosjekter	- Takst (div. endringer i takstretningslinjene, herunder i forhold til passasjerbetaling i ferjeavløsningsprosjekter mv)
Brev av 28.08.92 Fritak for funksjonshemmede for betaling av bompenger	- <u>Takst</u>
Brev av 18.01.95 om myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak	- Takst (Myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak)
Brev av 23.12.96 om fritak for bompenger for el.bil	- <u>Takst</u>
Brev av 8. januar 2003 om arbeidet med Bybanen i Bergen	- Alternativ bruk av bompenger (innholdet i transportmessig beste tilbudet)
Brev av 15. sept. 2006 Forflytningshemmede i trekantsambandet	- <u>Takst</u>
Brev av 30. mars 2007 Tilleggsavtale mellom Norge og NATO om opprettelse av drift av internasjonale militære hovedkvarter	- Takst (det gis ikke fritak for NATO-kjøretøy)
Brev av 11. juni 2008 Oslopakke 3 takst for maxitaxier	- <u>Takst</u> (maxitaxi behandles på samme måte som taxi i Oslopakke 3)
Brev av 13.10.2008 Hydrogenbiler og bompenger	- Takst (fritak for hydrogenbiler)
Brev av 22.05.2009 10% rabattsystem AutoPASS	- <u>Takst</u> (10 pst. rabatt ved bruk av Autopass)
Brev av 03.07.2009 Ekstern kvalitetssikring i Tidligfase (KS1) – rammer i samband med neste rullering av Nasjonal transportplan	- KS1
Brev av 11.09.2009 Etatenes oppfølging av krav til nye bypakker	- Bypakker
Brev av 19.02.2010 Forvaltningsreformen – styring av investeringsprosjekter på fylkesvegnettet	- Ekstern kvalitetssikring og fylkesvegprosjekter
Brev av 23.02.2010 Betaling av bompenger for diplomater i Oslopakke 3	- <u>Takst</u> (Diplomater skal fritas for bompenger i Oslopakke 3)
Brev av 16.12.11 Retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprosjekter	- <u>Takst</u>
Brev av 14. juni 2012 om Bompengefinansiering av jernbane	- Alternativ bruk av bompenger
Brev av 10.09.12 til Samferdselsdepartementet om kjøprising	- Kjøprising (vurdering av handlingsrom)

4. Veiledninger

Håndbok	Merknad
Håndbok R702 Takstretningslinjer for bompengeprojekter på offentlig veg fra juni 1997	

5. 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	
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	
Notat av 02.06.10 Retningslinjer for ileggelse av tilleggsavgifter ved passering av bompengestasjoner i Norge	Takst
Notat av 27.02.07 om avvikling av bompengeselskap og håndtering av klippekort mv	
Udatert notat om rollen som regionkontakt	Beskriver arbeidsoppgavene til en regionkontakt
Notat av 27.07.09 til regionene om endringer i takstretningslinjene	

6. EU-direktiv

Håndbok	Merknad
Eurovignettdirektivet	Første versjon av Eurovignettdirektivet
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2004/52/EF av 29. april 2004 om interoperabilitet mellom elektroniske bompengesystemer	
KOMMISSIONENS BESLUTNING av 6. oktober 2009 om definisjonen av den europeiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger	
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
Sammenskrevet versjon av eurovignettdirektivet på svensk datert 15.10.11	Er en sammenskrevet versjon av alle tre Eurovignettdirektivene

VEDLEGG 9: EKSEMPLER PÅ INFORMASJONSTAVLER FOR AUTOMATISKE BOMSTASJONER

Tablen for Trondheimsområdet har den nyeste standard teksten men litt utradisjonell takstavle og QR-koder for automatisk lesing med enkelte smarttelefoner.

Automatiske bomstasjoner i Trondheimsområdet

Automatic Tolls / Vollautomatische Mautstellen

Bomstasjonene er ubemannet, uten myntinnsatt og kortleser. Kjør gjennom uten å stoppe.

Betalingsmåter:

- 1 AutoPASS-avtale**
Bompengeselskaps website (se nedenfor) og servicestasjoner (se «-service- og kart») formidler AutoPASS-avtaler. Du kan enten ha en vanlig avtale eller en avtale der passeringstid ikke er tilgjengelige og blir slettet innen 72 timer.
- 2 Betaling for turister og andre besøkende**
Besøkende i Norge kan registrere et kredittkort på www.autopass.no (Visitors' Payment) innen 3 dager etter første passering. Bomavgiften blir da trukket fra konto.
- 3 Faktura i posten**
Passerer du uten brikke, blir det tatt bilde av bilskiltet. Om du ikke har betalt på annen måte, blir faktura for passeringene sendt i posten til eieren av kjøretøyet, ca. 1-5 måneder etter første passering.
- 4 Kontant betaling på servicestasjon**
Du kan også betale for passeringen på en servicestasjon (se «-service- og kart») innen 3 virkedager.

Toll collection is automatic. Please drive through without stopping.

How to pay:

- 1 AutoPASS**
AutoPASS contracts and tags are available at the toll operator's website (see below) or at designated service stations (see «-service- and map»). You can choose a standard contract or a contract in which records of collected data are deleted within 72 hours.
- 2 Visitors' Payment**
Visitors may register a credit card at www.autopass.no (Visitors' Payment) prior to or within 3 days after passing the first toll point. The toll fee will automatically be withdrawn from the account.
- 3 Invoice by mail**
If you pass without AutoPASS, the vehicle's licence plate number is registered. If you have not paid in another way, an invoice will be sent to the owner of the vehicle 1-5 months after you passed through your first toll point.
- 4 Cash payment at a service station**
You may as well pay at a designated service station (see «-service- below left and map) within 3 working days.

Bomavgift / Toll / Mautgebühr (NOK)	Trondheim - Sjørdal	ESB - Fv 900	Miljøpakke Trondheim
Bomstasjoner / Toll plazas / Mautstellen	Furumheim Lindøst Hornetvåk	Utsand Rindå Thorsheim	Informasjon QR-kode
Til og med 13 tonn tillatt totalvekt Up to 13 tons allowed total weight → 13,0 t. Gesamtgewicht	33	17	20
Over 13 tonn tillatt totalvekt Above 13 tons allowed total weight → 13,0 t. Gesamtgewicht			X 2

Spørsmål om bomplasseringer?
Queries on toll payment? /
Fragen zur Straßenmaut?

Bompengeselskap / Operator of the toll system:
Trøndelag bompengeselskap AS
Tlf: 819 18 001
www.trondelagbompengeselskap.no

Statens vegvesen
Norwegian Public Roads Administration /
Staatliche Norwegianische Straßenverwaltung
Infotlf.: 02012 (24 h) www.autopass.no

Service stations

Info AutoPASS betal kontant /
cash payment / Barzahlung

- Shell Sjørdal 24 t service
- Shell Stav 24 t service
- Shell 7 24 t service
- Shell 7 Elven Kull 24 t service
- Shell Bånbuaug 24 t service




Legenforklaring / Legend / Zeichenerklärung

- Stasjon / Station
- Bomplass / Toll plaza / Mautstelle
- Servicestasjon / Service station / Servicestation
- Kommune / Kommune road / Gemeinde
- Hovedvei / Main road / Hauptstraße
- Kjøp / Buy / Kaufen

Denne siste tavlen fra «Laksvegen» i Sør-Trøndelag er tatt med for å vise hvordan infotavler for enklere bompengeprojekt med en eller et par automatiske bomstasjoner kan se ut. En infotavle vil ved siden av å informere om det som angår bompengebetalingen også kunne være til stor nytte som generell turistinformasjon.


Automatiske bomstasjoner på fv. 714

Automatic Toll Plazas / Vollautomatische Mautstellen


Bomstasjonene er helautomatiske.
Kjør gjennom uten å stoppe.

Betalingsmåter:

1 AutoPASS-avtale
Bompengeselskapets webside (se nedenfor) og servicestasjoner (se «-service»- og kart) formidler AutoPASS-avtaler. Du kan enten ha en vanlig avtale eller en avtale der passeringens data ikke er tilgjengelige og blir slettet innen 72 timer.


2 Betaling for turister og andre besøkende
Besøkende i Norge kan registrere et kredittkort på www.autopass.no (Visitors' Payment) innen 3 dager etter første passering. Bomavgiften blir da trukket fra konto.

3 Faktura i posten
Passerer du uten brikke, blir det tatt bilde av bilskiltet. Om du ikke har betalt på annen måte, blir faktura for passeringene sendt i posten til eieren av kjøretøyet ca. 1-5 måneder etter første passering.

4 Kontant betaling på servicestasjon
Du kan også betale for passeringen på en servicestasjon (se «-service»- og kart) innen 3 virkedager.


The toll plazas are automatic.
Please drive through without stopping.

How to pay:

1 AutoPASS
AutoPASS contracts and tags are available at the toll operator's website (see below) or at designated service stations (see «-service» and map). You can choose a standard contract or a contract in which records of collected data are deleted within 72 hours.


2 Visitors' Payment
Visitors may register a credit card at www.autopass.no (Visitors' Payment) prior to or within 3 days after passing the first toll point. The toll fee will automatically be deducted from the account.

3 Invoice by mail
If you pass without an AutoPASS tag, the vehicle's licence plate will be photographed. If you do not pay by other kind of payment an invoice will be sent to the owner of the vehicle 1-5 months after you passed through the first toll point.

4 Cash payment at a service station
You may also pay at a designated service station (see «-service» and map) within 3 working days.


Die Mautstellen sind vollautomatisch.
Bitte fahren Sie ohne anzuhalten durch!


Bezahlungsmöglichkeiten:

1 AutoPASS
Vertrag und Chip sind auf den Webseite der Mautgesellschaft (siehe unten) und an den Servicestationen (siehe «-service» unten links und Karte) erhältlich. Sie können zwischen einem regulären Vertrag und einem Vertrag, bei dem die erfassten Daten innerhalb von 72 Stunden gelöscht werden, wählen.

2 Bezahlung für Besucher
Besucher können Ihre Kreditkarte auf der Internetseite www.autopass.no, unter 'Zahlung für Besucher', innerhalb von 3 Tagen nach Passieren der ersten Mautstelle registrieren lassen. Der Betrag wird direkt vom Konto abgebucht.

3 Rechnung per Post
Passieren Sie ohne AutoPASS Vertrag wird Ihr Nummernschild registriert. Wurde keine der oben genannten Zahlungsformen gewählt, wird eine Rechnung über die Mautgebühr an den Fahrzeughalter im Zeitraum von 1-5 Monaten nach der ersten Durchfahrt verschickt.

4 Bargeld bezahlen an den Servicestationen
Ihre Gebühren können Sie auch innerhalb von 3 Werktagen an den Servicestationen (siehe «-service» unten links und Karte) begleichen.





Spørsmål om bompasseringer?
Questions about toll payment? / Fragen zur Straßenmaut?


Bompengeselskap / Toll operator / Mautgesellschaft:


Trøndelag Bompengeselskap AS
Tlf: 815 58 001
Internett: www.trondelagbompengeselskap.no


Statens vegvesen /
Norwegian Public Roads Administration /
Staatliche Norwegische Straßenverwaltung
Info: Tlf./Tel.no.: 02012 (24 h) www.autopass.no


	Bomavgift / Toll / Mautgebühr	
Bomstasjonar / Toll plazas / Mautstelle		
	Til og med 3,5 tonn tillate totalvekt Up to 3.5 tons allowed total weight ≤ 3,5t total-Gesamtwagenicht	Over 3,5 tonn tillate totalvekt Above 3.5 tons allowed total weight > 3,5t total-Gesamtwagenicht
Vakslag	Kr 65	Kr 325
Vävatnet	Kr 50	Kr 250


Tegenforklaring /
Legend / Zeichenklärung


 Du er her / You are here / Standort


 Bomstasjon / Toll point / Mautstelle


 Servicestasjon / service stations / Servicestationen


 Europaveg / European roads / Europastrassen



 fylkesveg / County roads / Amtsstraßen


 veg / Roads / Straßen

 Tunnel

 Ny veg / New road /

 Tunnel, ny veg / Tunnel, new road

-service Servicestasjoner
Service stations

Info, AutoPASS, betal kontant /
cash payment / Barbezahlung

1. Best Vakslag 08-20 (09-20) 09-20

2. Shell Bårdshaug 24 t service



www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker

ISBN: 978-82-7207-670-1

Trygt fram sammen