

Regelverk, bestemmelser og praksis ved bruk av bompenger som finansieringskilde.

Innhold

1	Innledning.....	5
1.1	Om dokumentet	5
1.2	Grunnleggende begrepsbruk.....	5
2	Regulering og andre føringer.....	7
2.1	Hjemmelsgrunnlag i veglova	7
2.2	Nærmere om forståelsen av veglovens § 27	8
2.3	Forskrifter	9
2.3.1	Forskrift om betkontrollaling av bompenger på offentlig veg.....	9
2.3.2	Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften).....	9
2.3.3	Forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg	10
2.3.4	Forskrift om krav til elektronisk brikke i motorvogner over 3500 kg	10
2.4	Statlige avtaler.....	10
2.4.1	Bompengeavtaler	10
2.4.2	Vedlegg til bompengeavtalene.....	12
2.5	Føringer gitt av stortinget og departementet	12
2.5.1	Nytteprinsippet.....	12
2.5.2	Lokalpolitisk tilslutning	13
2.5.3	Utredningsansvar	13
2.5.4	Oppdragsgivers bruk av bompenger	13
2.5.5	Beregningsteknisk rente og prisstigningsfaktor	14
2.6	Andre forhold av betydning for planlegging og drift	14
2.6.1	Ulike typer bompengeprosjekt	14
2.6.2	Ulike former for innkreving	14
2.6.3	Styringsgruppe for bompengepakker med parallellinnkreving	15
2.6.4	Krav til finansieringsgrad over offentlige budsjetter	15
2.6.5	Forskuttering	16
2.6.6	Innkrevingsens varighet og risikohåndtering	16
2.7	Garantier overfor bompengeselskapene.....	16
2.8	Delegert ansvar	17
2.9	Aktørene og ansvarsfordeling innen bompengesektoren	18
3	Krav fastsatt av Vegdirektoratet.....	19
3.1	Takstretningslinjene	19
3.1.1	Takstgrupper.....	19
3.1.2	Takstklasser	20

3.1.3	Rabattordninger	20
3.1.4	Nærmere om passeringstak	21
3.1.5	Fritaksordninger	21
3.1.6	Særskilt ordning for forflytningshemmede under 18 år og ved fylte 80 år	22
3.1.7	Særskilt om traktorer, motorsykkel og moped.....	23
3.1.8	Tidsdifferensiering	23
3.1.9	Tiltak for korrigerer av nytteprinsippet.....	23
3.1.10	Innkrevning på ferje.....	24
3.2	Tekniske krav til innkrevingsystemet	24
3.2.1	AutoPASS Samvirke	24
3.2.2	Beskrivelse av sammenhengene innen systemet	24
3.2.3	AutoPASS Forum.....	25
3.2.4	Delsystemer, arkitektur og samspill	25
4	Planlegging	27
4.1	Planlegging av utbyggingen - kostnadsanslag	27
4.2	Bompenger som finansieringskilde	27
4.2.1	Mulighetsstudie	27
4.2.2	Prinsippvedtak	28
4.2.3	Faglig grunnlag for endelig vedtak.....	28
4.3	Faglig grunnlag	29
4.3.1	Plassering av innkrevingspunkter	29
4.3.2	Former for bompengeneinnkrevning	30
4.3.3	Bruk av sidevegsbom for å hindre trafikklekkasje	32
4.3.4	Trafikkanalyse.....	32
4.3.5	Gjennomsnittstakst og takstopplegg.....	33
4.3.6	Andre forhold av betydning for utredningen	34
4.4	Følsomhetsanalyse	34
4.5	Endelig vedtak, herunder eventuelle garantivedtak	35
4.6	Ferjeavløsningsprosjekter	36
4.7	Innsparte ferjetilskudd	36
4.8	OPS-prosjekter.....	36
4.9	Ved forslag til endringer i eksisterende innkrevning	37
5	Kvalitetssikring og forberedelse for framlegg for departement.....	38
5.1	Kvalitetssikring.....	38
5.2	Ekstern kvalitetssikring av trafikk- og inntektgrunnlaget i pakker	38

5.3	Forberedelse for Stortingsbehandling	39
6	Godkjenning og tilsyn av aktører	40
6.1	Godkjenning i AutoPASS Samvirke	40
6.2	Tilsyn.....	40
7	Oppstart, drift og avvikling	41
7.1	Oppstart av et bompengeprojekt	41
7.2	Roller ved innkreving av bompenge	41
7.3	Nærmere om takstsøknader.....	42
7.3.1	Takstvedtak ved oppstart av innkrevingen og ved endring av takstopplegg.....	42
7.3.2	Evaluerings av takstvedtak.....	43
7.3.3	Takstjustering i henhold til prisstigning.....	43
7.3.4	Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst	43
7.3.5	Senere endring av gjennomsnittstakst	43
7.4	Bompengeselskapenes forvaltning av rabatter og fritak.....	44
7.5	Avvikling av en bompengenneinnkreving	44
7.6	Disponering av eventuelle gjenværende midler.....	45
	Vedlegg 1: Kilder og grunnlagsdokumenter	46
1.	Lover/forskrifter	46
2.	Grunnlagsdokumenter (proposisjoner, stortingsmeldinger og innstillinger)	46
3.	Brev fra/til Samferdselsdepartementet	49
4.	Andre dokumenter.....	51
5.	EU-direktiv	51

1 Innledning

1.1 Om dokumentet

Hensikten med dette dokumentet er å gi en samlet framstilling av rammevilkårene ved bruk av bompengeneinnkreving for finansiering av offentlig veg i Norge etter veglova § 27. Endringer i regelverk og bestemmelser vil bli innarbeidet i dokumentet fortløpende. Når det gjelder til den operative virksomheten vil det i tillegg til dette dokumentet, kunne bli gitt støtteinformasjon på autopass.no. Dette gjelder alt fra hva en proposisjon bør inneholde til hvordan søke godkjenning av en brikke. Det er også aktuelt å benytte autopass.no til kunngjøring av vurderinger i enkeltsaker som har betydning for andre aktører innen sektoren.

Tidligere støttedokument for aktørene innen bompengesektoren Veileder for bompengeprojekter, var en omskriving av Statens vegvesens tidligere håndbok om bompengeprojekter. Håndboka var i utgangspunktet et internt styringsdokument for Statens vegvesen. Med bompengereformen, jf. Meld. St. 25 (2016-2017) og avvikling av Sams vegadministrasjon består bompengesektoren i dag av mange ulike aktører som hver har et selvstendig ansvar på sitt område. Det understrekes derfor at det ikke er ment at dette dokumentet skal tilfredsstille/erstatte aktørenes behov for interne styringsdokumenter og/eller kvalitetssikringssystem. Det forutsettes derfor at hver aktør utvikler egne retningslinjer og rutiner for sine interne prosesser og gjøremål.

Kilder og grunnlagsdokumenter for dette dokumentet er opplistet i Vedlegg 1: Kilder og grunnlagsdokumenter.

1.2 Grunnleggende begrepsbruk

I det følgende gis en liste over begreper med forklaring slik de er å forstå i dette dokumentet. Det understrekes at listen aldri vil kunne være uttømmende.

Begrep	Forklaring
AutoPASS Samvirke	Nettverket for elektronisk betaling av bompenger på det offentlige vegnettet og ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge.
AutoPASS Forum	Et samarbeidsforum som skal sikre teknisk interoperabilitet mellom aktørene i AutoPASS Samvirke.
AutoPASS-utsteder	Et selskap eller annen juridisk person som etter godkjenning i henhold til utstederforskriftens § 21 eller § 22 inngår avtaler med operatørene og brukerne for å tilby tjenester for betaling av bompaseringer og ferjetransport gjennom AutoPASS Samvirke.
bompengavtale	Avtalen som ligger til grunn for at et selskap er å betrakte som et bompengeselskap.
bompengepakke	Sammensetning av flere utbyggingsprosjekter og tiltak som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i et avgrenset område som hel-/delfinansieres med bompenger.
bompengeprojekt	Vegutbyggingsprosjekt eller andre tiltak som hel-/delfinansieres med bompenger, jf. veglova § 27.
bompengeselskap	Et selskap som har inngått avtale med departementet om å kreve inn bompenger, og som inngår i AutoPASS Samvirke.
bomring	En serie bomstasjoner plassert rundt et område på en slik måte at det ikke er mulig å passere gjennom ringen uten å betale bompenger.
bomstasjon	Et punkt for innkreving av bompenger på det offentlige vegnettet.

bomsnitt	Flere bomstasjoner som fanger opp trafikkstrømmene i innkrevingspunktet som dekker samme nytte for bilistene.
bruker	En fysisk eller juridisk person som har en brukeravtale med en AutoPASS-utsteder.
brukeravtale	En avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder betaling i AutoPASS Samvirke.
bypakke	Bompengepakke med parallellinnkreving i by.
byvekstavtale	Et forpliktende samarbeid mellom stat, fylkeskommuner og kommuner for å oppnå overordnede mål blant annet for miljø, et byområde.
departementet	Samferdselsdepartementet
gjennomsnittstakst	Inntekt pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og sammensetningen av kjøretøy.
grunntakst	den taksten som gjelder per takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle rabatter og fritak.
lokalpolitisk myndighet	Fylkeskommuner og kommuner.
myndighet	Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen Vegdirektoratet Myndighet og regelverk der det foreligger delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet.
oppdragsgiver	Dette er den aktør som er ansvarlig for en utbygging. Dette kan være en fylkeskommune, Nye Veier AS eller Statens vegvesen.
operatør	Fellesbetegnelse for bompengeselskaper og ferjeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke.
porteføljestyling	Prioritere innenfor listen av tiltak stortinget har gitt sin tilslutning til.
strekningvis prosjekter	Utbygging av lengre sammenhengende vegstrekninger eller som blir utbygd etappevis.
trafikanter	Den som ferdes på det offentlige vegnettet i et kjøretøy.
utredningsansvarlig/utreder	Ansvarlig for utredning av nye bompengeprosjekter.
utstederavtale	En avtale som regulerer samhandlingen mellom en operatør og en AutoPASS-utsteder, jf. utstederforskriftens § 5.
utstedervirksomhet	Tjenester for betaling av bompasseringer og ferjetransport som drives av AutoPASS-utsteder gjennom AutoPASS Samvirke, inkludert inngåelse og administrasjon av brukeravtaler, utstedelse av elektroniske brikker og annen service overfor brukerne og operatører i denne sammenheng.
Vegdirektoratet	Myndighet og regelverk
vegeier	Den aktør som er eier av veginfrastrukturen. Dette er staten for riksveger, fylkeskommunen for fylkeskommunale veier, og kommunen for kommunale veier.
veggantutstyr	Utstyr langs veg eller på ferje/ved ferjekai som registrerer passerende bil enten ved lesning av brikke og/eller foto av bilskilt.
vegpakke	En utbygging bestående av flere utbyggingsprosjekter og tiltak på veg som har innvirkning på transportinfrastrukturen i et avgrenset område.

2 Regulering og andre føringer

2.1 [Hjemmelsgrunnlag i veglova](#)

Hjemmel for innkreving og bruk av bompenger er gitt i veglova § 27, jf:

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

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

Departementet kan i forskrift fastsetje mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengoordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. Inntekter frå dei endra takstane skal gå til å nedbetale dei prosjekta som er prioriterte i bompengoordninga det gjeld. Departementet kan i forskrifta likevel fastsetje føresegner om at inntekter frå dei endra takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompengeinnkrevinga. 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.

Selskap eller andre juridiske personar som er gitt fullmakt frå departementet til å krevje inn bompengar, kan handsame personopplysningar når det er naudsynt for å utføre denne oppgåva. Det same gjeld selskap eller andre juridiske personar som utfører tenester på bompengeområdet i medhald av forskrift til denne lova, og når Statens vegvesen utfører oppgåver på bompengeområdet. Personopplysningar som nemnt i personvernforordninga artikkel 9 nr. 1 kan berre handsamast etter første og andre punktum dersom det er strengt naudsynt ut frå formålet med handsaminga. Dei som har heimel etter første og andre punktum til å handsame personopplysningar, kan levere ut opplysningar til tredjepartar når internasjonale rettsakter eller avtaler som Noreg er bunde av, opnar for ei slik utlevering.

Departementet kan gi forskrift om handsaming av personopplysningar, slik som føresegner om formålet med handsaminga, kva for opplysningar som kan handsamast, korleis opplysningar skal handsamast, vilkår for eventuell utlevering, bruk av datahandsamar, vilkår for handsaming av sensitive personopplysningar, krav til sletting og krav til eventuelle samanstillingar av personopplysningar til bruk for forskning og statistiske formål.

Departementet kan i forskrift fastsette generelle føresegner om takstar etter første og andre ledd og føresegner om plikta til å betale bompengar.

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

Med departementet menes her Samferdselsdepartementet. Der loven viser til vegmyndigheter, framgår dette av veglovas § 9.

I annet ledd gis det hjemmel til å innføre tidsdifferensierte bompengetakster i byområder, for eksempel høyere takster i høytrafikkperioder. I praksis gjelder dette for innkrevningen i en bypakke. I tillegg kan det innføres miljødifferensierte takster, det vil si takster som varierer ut fra kjøretøyenes miljøegenskaper. Det er en forutsetning at slike ordninger har lokalpolitisk tilslutning.

I tredje ledd gis det hjemmel til i forskrift å fastsette midlertidige bompengetakster til bruk i avgrensede perioder i byområder når det er (fare for) overskridelser av grenseverdiene for forurensning i luft utendørs, fastsatt med hjemmel i forurensningsloven. Slike ordninger, som ofte er benevnt «beredskapstakst», er innført i de største byene og da typisk ved at taksten blir tre- eller femdoblet på dager dette er aktuelt. Beredskapstakster betinger at det er fastsatt egen forskrift om dette for det aktuelle prosjektet. Dette er et eget tiltak som ikke er regulert i takstretninglinjene for bompengeneinnkreving. Eventuelle merinntekter benyttes på lik linje med øvrige inntekter til formålet.

I fjerde ledd er det åpnet for pantsetting av retten til å kreve inn bompenger. Pantsetting kan benyttes som sikkerhet for långiver, eller dersom garanti er stilt, for sikring av garantistens regresskrav etter utløst garantiansvar.

Paragrafens femte og sjette ledd sikrer utveksling av nødvendig personopplysninger mellom aktørene som står for innkrevningen av bompenger.

I sjuende ledd er det åpnet for egne forskrifter om takst og plikten til å betale bompenger.

Det vises for øvrig til veglova § 27A som gir hjemmel for lokal øremerket drivstoffavgift:

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.

Ordning med lokal øremerket drivstoffavgift har kun vært utprøvd i Tromsø. De lokale forhold med lang avstand til bensinstasjoner utenfor avgiftsområdet, ble betraktet som spesielt gunstig for en slik ordning. Erfaring tilsier at dette er et tiltak som gir et relativt lite bidrag til vegutbyggingen sammenlignet med bompengeneinnkreving.

2.2 Nærmere om forståelsen av veglovens § 27

Det er i Prop. 82 L (2016-2017) vist til at hovedmålet med § 27 er finansiering av infrastrukturtiltak uavhengig av prosjektets art. Bompenger kan i prinsippet brukes til finansiering av alle tiltak veglova hjemler, men i praksis er bruksområdet for bompenger likevel innsnevret til å omfatte planlegging og investeringer i ny veg. Årsaken til at det ikke er gitt tillatelse til å benytte bompenger til vedlikehold

og drift av offentlige vegger er for å unngå bindinger på offentlige budsjetter utover bompengerperioden.

Også kostnader til bompengeneinnkrevningen er omfattet av hjemmelen. Dette gjelder bompengeselskapenes driftskostnader, herunder drift, vedlikehold og investeringer i nødvendige systemer for gjennomføring av bompengeneinnkreving.

Når det gjelder bruk av bompenger til planlegging, gjelder dette planlegging etter plan- og bygningsloven. Dette følger også ut fra et prosjekts art der Stortinget slutter seg til prosjektene før reguleringsplan foreligger. Planlegging omfattes også av vegloven § 27 første ledd. At planlegging omfattes av vegloven utledes av forarbeidene, samt Ot.prp. nr. 5 (1993-1994). Som vist til ovenfor ble det i forbindelse med åpning for bruk av bompenger til investeringer i faste anlegg på jernbane påpekt at dette også omfatter «kostnader til planlegging som er naudsynt for å få gjennomført anlegga». Det ble samtidig påpekt at departementet i hvert enkelt tilfelle må vurdere i hvor stort omfang plankostnadene kan finansieres med bompenger. For bompengepakker gjør departementet dette indirekte ved å sette krav til antall prosjekter i porteføljen som må ha reguleringsplan før saken legges fram for stortinget. Ved tolkning av gjeldende regelverk faller det innenfor veglovens § 27 første ledd, at det kan brukes bompenger til planlegging, men det gis ikke en fri adgang. Slik regelverket forstås vil det kun være adgang å bruke bompenger til planlegging så lenge dette følger av stortingsproposisjonen og ligger innenfor bompengeprojektets rammer. Bruk av bompenger utover det som følger av bompengeprojektet vil falle utenfor veglovens § 27 første ledd.

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

Ved stortingsbehandling av Prop. 82 L (2016–2017) ble bestemmelsen om vegprising i vegtrafikkloven § 7a tatt vekk. I stedet ble det tatt inn en egen bestemmelse i veglovas § 27, andre ledd, om at det kan fastsettes særskilte ordninger for bompenger i byområde der takstene kan tilpasses de særskilte behova i området, ut fra omsyn til transportløsningene i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknende.

Bruken av bompenger i de konkrete bompengeprojektene framgår av den enkelte bompengeproposisjon og i innstilling fra Stortingets transportkomite.

2.3 Forskrifter

2.3.1 [Forskrift om betkontrollaling av bompenger på offentlig veg](#)

Forskriften er fastsatt med hjemmel i veglovas § 27 og regulerer plikten til å betale bompenger, samt hvem som har ansvaret for å betale bompenger.

2.3.2 [Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter \(utstederforskriften\)](#)

Forskriften setter rammene for utstedervirksomhet på det offentlige vegnettet i Norge. Dette omfatter bl.a. krav til virksomheter som kan tilby elektroniske betalingstjenester innen bompenger- og ferjesektoren gjennom AutoPASS Samvirke. Forskriften er hjemlet i veglovas § 62 som bl.a. gir

departementet rett til å fastsette forskrifter for å sikre gjennomføring og utfylling av hensikten med veglovens bestemmelser.

Forskriften regulerer rollefordelingen innen AutoPASS Samvirke og fastsetter også krav til aktørens bruk av teknisk utstyr. Det tekniske grensesnitt er i samsvar med kravene i EETS-beslutningens vedlegg II og III. Både grensesnitt og funksjonaliteter skal sikre teknisk samhandling innen EØS-området.

I tråd med utstederforskriftens § 30 skal det utarbeides en områdeerklæring som gir en sammenstilling av krav for å delta i AutoPASS Samvirke, herunder krav til teknisk utstyr. Områdeerklæringen er tilgjengelig på autopass.no.

[2.3.3 Forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg](#)

Forskriften fastsetter særskilte bestemmelser ved innkreving av bompenger fra godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg på TEN-T-veger og motorveger med unntak av slike veger i byområder i tråd med Eurovignett direktivets bestemmelser. Eurovignett direktivet inngår som en del av EØS-avtalen og skal sikre like konkurransevilkår for godstransporten på veg innen EØS-området. Forskriften er hjemlet i veglovas § 62. Forskriften innebærer bl.a. at det ikke kan innføres rabatt- eller fritaksordninger for kjøretøy over 3 500 kg som medfører reduserte takster på mer enn 13 prosent. Det må kunne dokumenteres at innkrevde bompenger ikke overstiger kostnaden ved tiltak som er gjennomført der bompengene innkreves foretas.

TEN-T-veger gjelder 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.

[2.3.4 Forskrift om krav til elektronisk brikke i motorvogner over 3500 kg](#)

Forskrift om krav til elektronisk brikke i motorvogner over 3500 kg er fastsatt med hjemmel i vegtrafikklovens §§ 13, 31 og 31a. Gjennom denne forskriften settes det krav om at alle norske og utenlandske motorvogner med tillatt totalvekt over 3500 kg registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller som på annen måte benyttes i næringsvirksomhet, skal ved all kjøring på offentlig veg være utstyrt med gyldig bombrikke knyttet til gyldig avtale for betaling av bompenger i Norge. Forskriften forvaltes av kjøretøykontrollen på veg.

2.4 Statlige avtaler

2.4.1 Bompenggeavtaler

Samferdselsdepartementet har inngått bilaterale avtaler med fem selskaper om bompenggeinnkreving. Denne avtalen benevnes som bompenggeavtalen. Selskapene er etter denne avtalen å betrakte som bompengeselskaper i AutoPASS Samvirke. Selskapene er fylkeskommunale eid og skal bidra til ekstern finansiering av prosjekter omfattet av Veglovas § 27 mot rett til bompenggeinnkrevingen. Prosjekter fordeles normalt etter bompengeselskapenes regionale tilhørighet. Selskapene og regioninndelingen er som følger:

- Bompengeselskap Nord AS: Nordland, Troms og Finnmark
- Vegamot AS: Trøndelag og Møre og Romsdal
- Ferde AS: Agder, Rogaland og Vestland
- Vegfinans AS: Akershus, Buskerud, Innlandet, Telemark, Vestfold og Østfold.
- Fjellinjen AS: Oslo

Bompenggeavtalene mellom Samferdselsdepartementet og de ovennevnte selskapene, fastsetter rollefordeling innen sektoren og rammene for bompengeselskapenes virksomhet, herunder eierskap i andre selskaper.

Gjennom bompenggeavtalen er det fastsatt at det er fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen som oppdragsgivere som kan inngå avtale med et bompengeselskap om rekvirering av midler til finansiering av et bompengeprojekt.

Et bompengeselskaps rettigheter og plikter begrenses til å finansiere infrastruktur og til innkreving av bompenger. Dette innebærer all nødvendig virksomhet som er direkte knyttet til bompengeselskapets tillatelser, herunder anskaffelse og drift av eget innkrevingsutstyr. Bompengeselskapene kan i tillegg yte bompengefaglige tjenester til oppdragsgivere etter selvkostprinsippet.

Malene for prosjektavtaler mellom myndighet og bompengeselskap om rettigheter og plikter som følger en tillatelse til bompenggeinnkreving, samt finansieringsavtaler for regulering av oppdragsgiversidens rett til rekvirering av bompenger, er fastsatt i vedlegg til bompenggeavtalene.

Bompenggeinnkreving pr prosjektavtale kan organiseres som et prosjekt innen bompengeselskapet eller i et eget datterselskap. Det kan ikke benyttes bompenggeinntekter til finansiering av aksjekapital eller annen innskutt egenkapital i et datterselskap. Det kan ikke pådras kostnader på et prosjekt eller i et datterselskap før det foreligger en tillatelse til bompenggeinnkreving.

Det skal ikke forekomme kryssubsidiering mellom bompengeselskapet og andre aktører eller mellom prosjekter innen bompengeselskapet eller mellom datterselskaper av et bompengeselskap.

Tillatelse til bompenggeinnkreving som betinger låneopptak uten at det foreligger offentlig garanti med selvskyldnerkausjon, skal skilles ut fra morselskapet i et eget datterselskap. Når det stilles offentlig garanti med selvskyldnerkausjon for et prosjekt i morselskapet, skal regresskravet begrenses til å gjelde det prosjektet garantien gjelder.

Det kan ikke deles ut utbytte til bompengeselskapets eiere etter aksjelovens § 2-2, eller foreta andre utdelinger til disse. Dette er ikke til hinder for at bompengeselskapet kan tilbakebetale innbetalt aksjekapital til aksjonærene med et tillegg på 80 prosent av Statistisk

Sentralbyrås konsumprisindeks regnet fra innbetaling av aksjekapitalen til måneden før vedtak om tilbakebetaling av aksjekapitalen ved oppløsning av et selskap.

Eventuelle gjenstående midler ved avslutning av et prosjekt eller datterselskap, skal disse stilles til rådighet for vegformål i det området bompengene er innkrevd. For bompenger innkrevd på riksveg vil restoppgjør bli overført til Statens vegvesen. Restoppgjøret fra prosjekter på øvrige veger, vil den respektive fylkeskommune være mottaker og dermed ha ansvaret for at midlene blir benyttet på en forsvarlig måte.

Myndighet skal fastsette ansvarsfordelingen og krav når det gjelder etablering og avvikling av innkrevingsutstyret.

Gjennom avtalen slås det fast at bompengene også skal dekke kostnader knyttet til avvikling av bompengeprojekter og fjerning av teknisk innkrevingsutstyr langs vegbanen.

Myndighet skal føre tilsyn med bompengeselskapenes virksomhet.

Myndighet kan med seks måneders varsel kreve endringer i bompenggeavtalen når det er nødvendig for å gjennomføre overordnede politiske vedtak og føringer.

For øvrig gjelder bestemmelsene i aksjeloven og annet relevant regelverk.

2.4.2 Vedlegg til bompenggeavtalene

Malen for prosjektavtale gir rammene for avtale mellom staten og det respektive bompengeselskapets om finansieringsplikt og rett til bompenggeinnkreving i tilfellene der Stortinget gir samtykke til bompenggeinnkreving. Avtalen inngås mellom Vegdirektoratet etter delegert ansvar fra Samferdselsdepartementet, og normalt det bompengeselskapet som bompenggeprosjektet regionalt tilhører.

Det er gjennom vedlegg til denne avtalen at ansvarsfordeling når det gjelder etablering og avvikling av innkrevingsutstyret fastsettes. Når det gjelder krav til teknisk utstyr vises det til omtalen om utstederforskriften.

Malen for finansieringsavtale legger rammene for samhandling mellom bompengeselskap og oppdragsgiversiden om finansieringsbidrag og senere bompenggeinnkreving. Denne malen hjemler også myndighetens rett til å innhente opplysninger om oppdragsgivers bruk av bompenger. Ved inngåelse av en finansieringsavtale mellom bompengeselskap og en oppdragsgiver skal denne følge myndighetens rammer gitt gjennom prosjektavtalen. Avtalen er grunnlaget for den operative dialogen mellom bompengeselskap og oppdragsgiver.

Det kan kun være en oppdragsgiver pr bompenggeprosjekt. I utbyggingspakker med flere aktører på utbyggingssiden, må partene bli enige seg imellom hvem av aktørene som skal ivareta oppdragsgiveransvaret overfor bompengeselskapet.

Siden malene for prosjekt- og finansieringsavtalen følger som vedlegg til bompenggeavtalen, må endringer i disse følge endringsbestemmelsene i bompenggeavtalen.

2.5 Føringer gitt av stortinget og departementet

2.5.1 Nytteprinsippet

Sammenheng mellom nytte og betaling er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompenggeinnkreving.

Vektleggingen av nytteprinsippet er understreket, og tolkningen videreutviklet, i følgende utgaver av Nasjonal Transportplan (NTP):

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

Nytteprinsippet innebærer at de som betaler skal ha nytte av prosjektet bompengene finansierer. På samme måte må de som har nytte av prosjektet være med å betale. Dette blir likevel tolket slik at også de som får indirekte nytte av tiltaket, for eksempel gjennom bedre framkommelighet på det øvrige vegnettet i området, kan pålegges å betale bompenger.

Det stilles ikke samme direkte krav til sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder innkreving i bomringer som skal finansiere en bypakke. Utvidet nytteprinsipp forklares i Meld. St. 26

(2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014- 2023. Bypakker består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet. I slike tilfeller er bomringen å betrakte som ett bomsnitt.

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

2.5.2 Lokalpolitisk tilslutning

Initiativ til bompengefinansiering av et prosjekt skal som hovedregel komme fra lokalt hold. Vegeier kan likevel stimulere slike initiativ hvis det aktuelle prosjektet vil bidra til utvikling av et godt transportsystem, vil ha god samfunnsøkonomisk nytte, og vil være mulig å finansiere helt eller delvis med bompenger.

I tråd med omtale i St.meld. nr. 32 (1988-1989) må et bompengeprojekt som fremmes for Stortinget som hovedregel være vedtatt av fylkeskommunen og de kommuner som er direkte berørt av bompengeanlegget.

Dersom kommunene og/eller fylkeskommunen tar på seg garantiansvar overfor bompengeselskapet, må det gjøres særskilte forpliktende vedtak om dette.

Lokalpolitisk tilslutning betyr ikke nødvendigvis vedtak. Dette kan også være skriftlig tilslutning fra kommunale enkeltpersoner (f.eks. ordførere og rådmenn) eller enheter som er gitt fullmakt til å ta nødvendige beslutninger på vegne av kommunen. Hovedregelen er at framlegg til Stortinget skal bygge på lokalpolitiske vedtak, mens senere beslutninger knyttet til drift (f.eks. takstspørsmål) kan kommunene selv velge den mest hensiktsmessige formen for tilslutning.

2.5.3 Utredningsansvar

I brev av 21. juni 2021 til alle fylkeskommunene, viser departementet til at fylkeskommunene har ansvar å forberede bompengesaker på fylkesvegnettet. Dette bygger på tidligere praksis om at utredningsansvaret lagt Statens vegvesen i sams vegadministrasjon. Etter disse prinsippene er det fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen som ut fra eget finansieringsbehov, har utredningsansvaret for en bompengesak.

2.5.4 Oppdragsgivers bruk av bompenger

I Samferdselsdepartementets tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2021, vedlegg 1, gis det utfyllende krav til instruksen for Statens vegvesen når det gjelder arbeidet med bompenger. På bakgrunn av at det etter veglova § 27 kreves samtykke fra Stortinget for alle bompengeprojekt, uavhengig av om disse er på riksveg eller fylkesveg, har statsråden et konstitusjonelt ansvar når det gjelder bompengefinansiering generelt sett, både på riksveg og fylkesveg. For å sikre departementets kontroll av bruken av bompenger er oppdragsgiversiden gjennom punkt 6.3 i malen til finansieringsavtale, pliktet til å gi nødvendig informasjon overfor myndighet om bruken av rekvirerte bompenger.

2.5.5 Beregningsteknisk rente og prisstigningsfaktor

Beregningsteknisk rente ved planlegging av nye bompengeprosjekter er i Samferdselsdepartementets brev av 14. november 2012, fastsatt til 5,5 prosent de første 10 årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent.

Når det gjelder pristigning i perioden brukes årsvekst i konsumprisene som er satt som målet for pengepolitikken, jf. forskriften [Bestemmelse om pengepolitikken](#).

2.6 Andre forhold av betydning for planlegging og drift

2.6.1 Ulike typer bompengeprojekt

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

Strekningvis prosjekter gjelder utbygging av lengre sammenhengende vegstrekninger eller strekninger som utbygges etappevis. Dette kan være tiltak som ny veg, tunnel eller bru.

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

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

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

2.6.2 Ulike former for innkreving

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

Meld. St. 26 (2012- 2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023, slår fast at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen. Etterskuddsinnkrevingen starter når vegen åpnes for trafikk. Fordelen med denne løsningen er at trafikantene betaler for et gode de får umiddelbar nytte av. Ulempen er at det må tas opp lån i byggeperioden. Ved store utbyggingskostnader og lang byggeperiode, kan rentekostnaden utgjøre en vesentlig andel av de totale kostnadene. Dersom byggeperioden er kort og eventuell offentlig delfinansiering kan benyttes i byggeperioden, reduseres lånekostnadene.

Ved parallellinnkreving blir bompenger krevd inn samtidig med utbyggingen. Inntektene blir brukt direkte til å dekke anleggskostnadene. Bompengeselskapet unngår helt eller delvis låneopptak og dermed rentekostnader. Ulempen er at trafikantene må betale for et prosjekt som de ikke får umiddelbar nytte av. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023, er det presisert at parallellinnkreving kun bør tillates i begrenset omfang, og hovedsakelig i bypakker og ferjeavløsningsprosjekter.

Med forhåndsinnkreving menes innkreving av bompenger før utbygging settes i gang. Dette er en ordning det er blitt åpnet for i enkelte ferjeavløsningsprosjekter, dvs. i prosjekter med investeringer i ny veg til erstatning eller innkorting av eksisterende ferjesamband. Inntekter fra forhåndsinnkreving skal benyttes til å dekke planleggings- og prosjekteringskostnader, inkl. grunnundersøkelser, og rekvireres derfor samtidig som de brukes. Utfordringen med forhåndsinnkreving er at trafikantene må

betale for et prosjekt før de eventuelt får nytte av det. Forhåndsinnkreving kombineres vanligvis med parallell- og etterskuddsinnkreving.

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

2.6.3 Styringsgruppe for bompengepakker med parallellinnkreving

Et viktig prinsipp for bompengepakker med parallellinnkreving er porteføljestyling. Med dette menes å prioritere prosjekt innenfor planlagt portefølje og sikre at gjennomføringen skjer i tråd med føringene gitt i proposisjonen. Det skal derfor etableres en styringsgruppe med deltakelse fra alle aktørene på utbyggingssiden i pakken, for å ivareta porteføljestylingen. Organiseringen skal være omtalt i bompengeproposisjonen for bompengepakken.

Porteføljestyling på oppdragsgiversiden er viktig i bompengepakker med parallellinnkreving da det er bompengeselskapets inntekter som styrer hva som kan rekvireres.

I de større byområdene kan det være aktuelt med en byvektsavtale mellom lokale myndigheter og staten om å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Når det allerede er etablert en bypakke byområdet, er det i tråd med Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, åpnet for at styringsgruppeansvaret for byvekstavtalen kan samordnes med styringsgruppeoppgaven for en bypakke. Det er likevel slik at det kun er prosjekter og tiltak som er omtalt i bompengeproposisjonen som kan finansieres av bompenger. Dette innebærer at bompenger ikke kan finansiere arbeid med inngåelse av byvekstavtaler. Styringsgruppeoppgaver som for eksempel administrative oppgaver, analyser og porteføljestyling vil fort kunne falle utenfor områder som vegloven § 27 gir hjemmel for. Dette må falle inn under anvendelsesområdet til § 27 som er hel eller delfinansierte vegprosjekter, eller unntakene som er investering i kollektivtrafikk på jernbane og tiltak for drift av kollektivtrafikk. Hvis oppgavene klart ikke kan føres til vegloven § 27 sitt anvendelsesområde eller konkret gitt i proposisjon av stortinget, er det ikke grunnlag for å finansiere styringsgruppeoppgavene med bompengemidler. Kort oppsummert er hovedregelen at styringsgruppeoppgaver knyttet til bompengeprosjektet, kan finansieres med bompenger, mens styringsgruppeoppgaver knyttet til byvekstavtalen må finansieres med andre midler.

For nærmere omtale om byvekstavtaler vises det til Statens vegvesens hjemmeside vegvesen.no.

2.6.4 Krav til finansieringsgrad over offentlige budsjetter

De fleste bompengeprosjekter blir finansiert med en kombinasjon av bevilgninger over offentlige budsjetter og bompenger innkrevd fra trafikantene.

Som en hovedregel bør bompengeandelen i et prosjekt være minst 50 prosent, men dette er ikke satt som et absolutt krav. For bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. Kravet om 20 prosent egenandel i nye bypakker gjelder den samlede porteføljen av fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, og ikke for hvert enkelt prosjekt i bypakken. Bompenger kan ikke finansiere egenandelen. Beregningen av egenandelen tar utgangspunkt i investeringskostnader uten merverdiavgift.

Det skal dokumenteres at inntektene, inkl. kalkulerte bompenger kan finansiere alle prosjektene som ligger i pakken. Prosjektene i pakken må også gå fram i prioritert rekkefølge.

2.6.5 Forskuttering

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

Forskuttering skal ikke forekomme for riksvegprosjekter.

For fylkesvegprosjekter skal det som hovedregel heller ikke forekomme forskuttering. Om det likevel skal være forskuttering må dette være i form av at fylkene selv legger ut for planleggingen mot at midlene kan rekvireres fra bompengeselskapet i det øyeblikket det foreligger et stortingsbehandlet bompengelopplegg med en finansieringsavtale mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet. I praksis har «planlegging» vært reguleringsplanlegging, byggeplanlegging/prosjektering og arkeologiske undersøkelser/utgravninger.

Fylkeskommunen som ønsker en slik ordning, må sende søknad til Vegdirektoratet om dette i det øyeblikket behovet oppstår. Vegdirektoratet videresender søknaden med sin anbefaling til Samferdselsdepartementet.

2.6.6 Innkrevings varighet og risikohåndtering

I følge St.meld. nr. 32 (1988-89)/ Innst. S. nr. 214 (1988-89) bør bompengeperiodens lengde normalt ikke overstige 15 år. For ferjeavløsningsprosjekter kan det vurderes bompengeperiode over 15 år. I mange tilfeller har slike prosjekter 20 år innkrevingsperiode. Dersom forhåndsinnkreving er aktuelt, kan dette komme i tillegg til den ordinære bompengeperioden.

For strekningsvise prosjekter er det normalt at det gis mulighet for bompengeselskapet å søke om å øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent utover prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt.

2.7 Garantier overfor bompengeselskapene

Fylkeskommuner og kommuner kan stille garanti for bompengeselskapenes lån for å sikre best mulig rentebetingelser og lavest mulig finansieringskostnader overfor bilistene.

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

For at bompengeselskapet som organiserer innkrevingen i prosjekter, kreves at garanti gis som selvskyldnerkausjon. Selvskyldnerkausjon innebærer at kreditor ved mislighold kan gå direkte på garantisten. Lån mot selvskyldnerkausjon vil normalt gi lavere rente enn lån med andre garantier.

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

I bompengepakker er det ikke mulig å forlenge innkrevingsperiode og /eller eventuelt øke fastsatt gjennomsnittstakst utover det som er fastsatt i stortingsproposisjonen. Garantiers lengde tilpasses da dette.

Det forutsettes at vedtak om garantistillelse fattes i forbindelse med den lokalpolitiske behandlingen av bompengesaken. Garantivedtakene skal omtales i den aktuelle stortingsproposisjonen. Av garantivedtaket skal det framgå følgende:

- Type garanti som stilles.
- Låneopptak og hvilket prosjekt garantien gjelder for.
- Beløp på hovedstol, med tillegg for renter og omkostninger.
- Samlet maksimalt garantiansvar. Garantien må ta utgangspunkt i maksimal lånegjeld i et pessimistisk beregningsalternativ, som regel vil dette være i perioden like etter oppstart innkreving.
- Garantium skal oppgis i løpende kroner, eller kroneverdi i året hvor maksimal lånegjeld finner sted. Dette skal gjøres ettersom finansinstitusjonene ikke hensyntar utvikling i KPI når det gjelder lånerammer og garantier. - Fra hvilket tidspunkt garantien gjelder
- Til hvilket tidspunkt garantien gjelder, og eventuelt tillegg for forlengelse ved utvidet innkrevingsperiode, og eventuelt tillegg på inntil 2 år etter hovedforpliktelsens forfall, og samlet maksimal lengde - Endring/reduksjon i garantiansvaret i takt med nedbetaling
- At garantistiller kan kreve retten til 1. prioritet pant i innkrevingsretten, jf. Garantiforskriften
- Evt. rett til takstøkning og retten til å forlenge innkrevingsperioden
- For å sikre bompengenneinnkrevingen fra mulig kryssfinansiering må garantisten frasi seg muligheten for regresskrav som går utover prosjektets innkrevingsrett i tilfeller der garantien kommer til anvendelighet.

Vegdirektoratet utarbeider maler for slike vedtak som gjøres kjent på autopass.no.

Ved stortingsbehandlingen av Prop. 1 S (2022-2023)/Innst. S 13 (2022-2023) Statsbudsjettet 2023, ble det lagt opp til en ordning med statlig delgaranti på inntil 50 prosent av det totale garantiansvaret i nye riksvegprosjekter med bompengefinansiering.

Nye tilsagn om garanti styres gjennom enkeltvedtak i proposisjonen for bompengeprojekt.

Målet med ordningen er å avlaste fylkeskommuner, som ønsker det, for deler av garantiansvaret ved bompengefinansiering av nye riksvegprosjekter.

Ordningen vil gjelde for alle nye riksvegprosjekter som Stortinget vedtar fra og med 2023, og som har en antatt investeringskostnad på over 1 mrd. kroner.

Regler for ordningen gjøres kjent på autopass.no, herunder utformingen av vedtak om fylkeskommunal delgaranti.

2.8 Delegert ansvar

Vegdirektoratet er delegert myndighetsansvar innen sektoren fra Samferdselsdepartementet for oppfølging av bompengeavtalene, inngå prosjektavtaler med bompengeselskapene, fastsette takstretninglinjer/utøve takstmyndighet, samt oppfølging av sektorforskrifter.

Myndighetens fastsatte takstretninglinjer og krav til teknisk utstyr gjøres tilgjengelig på autopass.no.

En oversikt over brev vedrørende delegasjon av myndighet er gitt i Vedlegg 1: Kilder og grunnlagsdokumenter.

2.9 Aktørene og ansvarsfordeling innen bompengesektoren

Tabellen under viser rolle- og aktørbilde som følger av reguleringene av sektoren.

Rolle	Aktører	Ansvar
Departementet	Samferdselsdepartementet	<ul style="list-style-type: none"> - fastsetter rammer - delegerer ansvar
Myndighet	Vegdirektoratet	<ul style="list-style-type: none"> - kvalitetssikre av forslag til nye prosjekter med bompengefinansiering - godkjenner av aktører - gi tillatelse - takstmyndighet - tilsynsmyndighet
Utredere	Fylkeskommuner, Nye Veier og Statens vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> - utredningsansvar ved bompengefinansieringen av egne prosjekter
Oppdragsgivere	Fylkeskommuner, Nye Veier og Statens vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> - byggherre, herunder for vegkantutstyr - rett til rekvirering av bompenger
Operatører	Bompengeselskaper (og ferjeselskaper)	<ul style="list-style-type: none"> - finansieringspliktig - sikre innkreving av bompenger gjennom AutoPASS Samvirke - (innkreving av ferjebetaling gjennom AutoPASS Samvirke)
AutoPASS-utstedere	Selskaper som er godkjente AutoPASS-utstedere	<ul style="list-style-type: none"> - innkreving av bompenger og ferjebetaling fra avtalekunder ved bruk av brikke etter avtale med bompengeselskap og ferjeoperatører i AutoPASS Samvirke

3 Krav fastsatt av Vegdirektoratet

Takstretningslinjene og krav til teknisk utstyr er fastsatt av Vegdirektoratet etter fullmakt.

3.1 Takstretningslinjene

Takstretningslinjene er fastsatt som en egen retningslinje og gir rammene for takst- og rabattstrukturen for bompengeneinnkreving på offentlig veg. Takstretningslinjene er fastsatt på bakgrunn av bestemmelser og føringer gitt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. De til enhver tids gjeldende takstretningslinjer er gjort tilgjengelige på autopass.no.

Takstretningslinjene legges til grunn både ved planlegging av bompengefinansiering av nye vegprosjekter og ved senere drift av bompengeneinnkrevingen.

Dette kapittelet gir nærmere forklaringer og veiledning i hvordan takstretningslinjene skal forstås og forvaltes.

Takstretningslinjene bygger på prinsipper nedfelt i flere stortingsmeldinger og -proposisjoner. De viktigste er:

- St. meld. 32 (1988-89) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93" – retningslinjer for takst- og rabattsystemet.
- St. meld. 46 (1990-91) "Om endrede rammebetingelser for bompengeprojekter" – om forskuddsbetalte rabatter.
- St. meld. 34 (1992-93) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97" – utdyper justeringer gjort i takstretningslinjene som følge av stortingets merknader i hhv. Innst. S. nr. 214 (1988-89) og Innst. S. nr. 16 (1990-91). Dette gjelder bl.a. at det åpnes for passasjerbetaling og betaling fra kollektivtrafikk i ferjeavløsningsprosjekter med kontantgrense og bruk av tidsdifferensierte takster i byer.
- Prop. 1 S Tillegg 2 (2015 - 2016) "For budsjettåret 2016 - Endring av Prop. 1 S (2015-2016)" – standardisering av takst- og rabattstrukturen, herunder fjerning av forskuddsbetalte rabatter.
- Prop. 82 L (2016-2017) "Endringer i veglova og vegtrafikkloven" – innføring av miljødifferensierte takster.
- Prop. 1 S (2016-2017) "For budsjettåret 2017" – rabatt for M1 kjøretøy uavhengig av vekt.
- Prop. 87 S (2017-2018) "Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar" – tidligere fritak for el-biler og hydrogenkjøretøy fjernes og det innføres i stede en rabattordning.
- Prop. 1 S (2022–2023) "For budsjettåret 2023" – innføring av egen takstklasse for gasskjøretøy og endret ramme for takster for nullutslippskjøretøy.

I tillegg følger føringer gitt av departementet i brev. Aktuelle brev er opplistet i Vedlegg 1: Kilder og grunnlagsdokumenter.

3.1.1 Takstgrupper

Det benyttes to takstgrupper:

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

Det skal ikke betales bompenger for tilhenger. Ifølge Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) skal kjøretøy i takstgruppe 2 som hovedregel betaler det dobbelte av grunntaksten for kjøretøy i takstgruppe 1. Dette er begrunnet ut fra at dimensjonerings- og vegstandardbehov for tungbiltrafikken er

merkostnadsdrivende enn for lette kjøretøy. Med grunntakster menes den taksten som gjelder per takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle rabatter og fritak.

Det er åpnet for lokale tilpasninger når det gjelder det relative forholdet mellom grunntakstene for takstgruppe 1 og 2. Forslag om at kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale mer enn dobbelt av grunntaksten for takstgruppe 1 må begrunnes særskilt i hvert tilfelle.

3.1.2 Takstklasser

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

Takstgruppe 1:

- Nullutslipp
- Ladbar hybrid
- Andre
- Diesel

Takstgruppe 2:

- Nullutslipp
- Ladbar hybrid
- Euro VI
- Pre- Euro VI
- Gass

Følgende underklasser takstklasse nullutslipp i takstgruppe 1, kan benyttes:

- Hydrogenkjøretøy
- N1-kjøretøy (varebiler)

Alle takstklasser skal være identifiserbare i Autosys. Takstklassen nullutslipp er kjøretøy registrert som el- og hydrogenkjøretøy. Takstklassen andre i takstgruppe 1 er oppsamling av kjøretøy som ikke faller inn under noen av de andre takstklassene. Dette gjelder kjøretøy som går på drivstoff som bensin, gass, etanol etc. Takstklassen gass under takstgruppe 2 gjelder kjøretøy registrert som GA-kjøretøy, ekskl. hydrogenkjøretøy i Autosys.

Bestemmelsen om at kjøretøy i takstgruppe 2 som hovedregel skal betaler det dobbelte av grunntakst for kjøretøy i takstgruppe 1, gjelder også ved bruk av miljødifferensierte takster.

Kjøretøy uten dokumentert drivstofftype eller motoregenskaper blir belastet med høyeste takstklasse innen den takstgruppe kjøretøyet tilhører.

For nullutslippskjøretøy kan det i takstgruppe 1 fastsettes en takst på inntil 70 prosent av normaltakst. Takst etter takstklasse gjelder uavhengig av om kjøretøyet er tilknyttet gyldig brukeravtale og brikke.

3.1.3 Rabattordninger

Alle ordninger betinger gyldig brukeravtale og brikke. Kjøretøy uten gyldig brukeravtale og brikke belastes ordinær takst innen kjøretøyets respektive takstgruppe. Rabatter som kan benyttes er:

- Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys, prises som takstgruppe 1.
- Det gis en generell reduksjon av takstene på 20 prosent for kjøretøy i takstgruppe 1 (også omtalt som brikkerabatt)
- Gasskjøretøy (GA) i takstklasse 2 og elektrisk drevet varebil (N1) i takstklasse 1 kan gis lavere takst om dette ønskes lokalt.
- Nullutslippskjøretøy skal belastes bompenger med en takst på 0-70 prosent av taksten for konvensjonelle kjøretøy i takstgruppe 1. For takstgruppe 1 gjelder den prosentvise takstreduksjonen etter brikkerabatten på 20 prosent. Nullutslippskjøretøy innen takstgruppe 2 kan belastes mellom 0-50 prosent av taksten for konvensjonelle kjøretøy. Rabattsatsen som fastsettes for nullutslippskjøretøy betinger at det foreligger lokalpolitisk tilslutning.
- Det kan settes en grense for at kjøretøyene kun skal betale for én passering innenfor et bestemt tidsintervall utover 60 minutter. Ordningen gjelder primært for bruk i bomringer.
- Passeringstak med tak for antall betalbare passeringer pr. kjøretøy kan benyttes for å skjerme storbrukere i området for bompengeinnkrevningen.

3.1.4 Nærmere om passeringstak

I utgangspunktet skal det fastsettes et eget passeringstak pr. bomstasjon/bomsnitt. I bomringer har det vært praksis med et felles passeringstak for alle bomstasjonene i prosjektet. Dette må sees i sammenheng med at bomringen er satt opp for samlet nyttevurdering i et område (det indirekte nytteprinsippet). En bomring er derfor å betrakte som ett bomsnitt. For passeringstak gjelder følgende prinsipper, som bygger på Samferdselsdepartementets brev av 16. desember 2011 om retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprojekter:

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

3.1.5 Fritaksordninger

Fritaksordninger I takstretningslinjene trekker opp klare grenser for hvilke trafikantgrupper som skal gis fritak. Hvilke fritak som gjelder for det enkelte prosjekt skal gå fram av taksvedtaket som igjen gjenspeiler det stortinget har sluttet seg til ved behandlingen av prosjektet. Fritak er i utgangspunktet søknadsbasert og betinger at det foreligger gyldig brukeravtale og brikke knyttet til kjøretøyet. Brikken knyttet til den gyldige brukeravtalen, kan ikke flyttes mellom biler uten at brukeravtalen endres. Dersom det kan fremlegges en kontrakt på at et kjøretøy er leaset av den som

søker fritak – likestilles dette som at søker er eier av kjøretøyet, der dette er en av forutsetningene for å få fritak.

Det kan gis fritak for følgende kjøretøygrupper:

- Uniformerte og sivile utrykningskjøretøy i tjeneste. Som utrykningskjøretøy regnes alle kjøretøy som er definert som dette i vognkortet og i Autosys. Det kreves ikke søknad for kjøretøy registrert som utrykningskjøretøy i Autosys.
- Rutegående kollektivtransportkjøretøy i rute. Fritak kan innvilges når det foreligge dokumentasjon på ruteløyve etter yrkestransportforskriften § 2c eller dokumentasjon på at søker er fritatt for løyveplikten etter yrkestransportloven § 6(3) jf. § 23, da søker er et administrasjonsselskap. Både ruteløyve etter yrkestransportforskriften § 2c og § 6(3) jf. § 23, innvilges av fylkeskommunen. Det er den som er unntatt løyveplikten som må sende inn søknaden og dokumentere at de er unntatt løyveplikten på strekningen bussene skal kjøre. I praksis innebærer dette at det er administrasjonsselskapene som må søke om fritak for bussruter der operatøren ikke har løyve etter yrkestransportloven § 6(1). Ordningen gjelder ikke alle ferjeavløsningsprosjekter.
- Forflytningshemmede kan innvilges fritak i bomringer. Innehavere av parkeringstillatelse etter forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede kan gis fritak dersom tidsbegrensingen er minimum to år. Ved søknad må kopi av vedtak om innvilget parkeringstillatelse fremlegges. Parkeringstillatelsen og brukeraftalen skal stå i samme navn. Fritaket kan ikke knyttes til kjøretøy i næringsvirksomhet. Ordningen gjelder også utenlandske statsborgere som kan framlegge bevis merket med det internasjonale symbolet for forflytningshemmede med navnet til den berettigede eller kjennemerket på kjøretøyet. Det er ellers samme krav til dokumentasjon og varighet på parkeringstillatelsen som for norske statsborgere.
- Det gis fritak til kjøretøy som er dokumentert eid av NATOs hovedkvarter JWC på Jåtta. Fritaket kan gis for inntil 2 år av gangen.
- Kjøretøy knyttet til NATO-øvelse i Norge. Fritaksordning skal som hovedregel gjelde etter framlegg av lister fra Forsvaret med kjennemerker for kjøretøyene som skal omfattes av ordningen og begrenses til nødvendig kjørerute. Fritak gis for en tidsbestemt periode knyttet til NATO-øvelses varighet.
- Fritaksordning for diplomatkjøretøy. Ordningen betinger at kjøretøyet er registrert med CD-skilt og begrenses til kun å gjelde bomringen i Oslo.
- Nødvendig testaktivitet etter utstederforskriftens bestemmelser har fritak for betaling av bompenger.

3.1.6 Særskilt ordning for forflytningshemmede under 18 år og ved fylte 80 år

Når personer under 18 år er innehaver av parkeringstillatelsen, skal foresatte/verge være avtalepart i brukeraftalen. Det kan knyttes to brikker til et barns parkeringstillatelse. Fritaket varer ut måneden fritaksholder fyller 18 år. Fra dette tidspunkt vil det ikke være fritak knyttet til brukeraftalen og avtalepart er betalingsansvarlig for bompengepasseringer for brikker knyttet til avtalen. Etter fylte 18 år skal brukeraftale og parkeringstillatelsen stå i samme navn.

Ved fylte 80 år kreves helseattest for å beholde førerkortet. I noen kommuner knyttes gyldighetstiden på parkeringstillatelsen opp mot gyldigheten til førerkortet. Dersom det mest sannsynlig kan legges til grunn at det er førerkortets utløpsdato som er årsaken til at parkeringstillatelsen ikke har en varighet på minst to år, bør bompengeselskapet i disse tilfellene bruke skjønn. Bompengeselskapene kan for eksempel se på fritakshistorien til vedkommende. Bompengeselskapet skal ikke foreta helsevurdering av søkerne.

3.1.7 Særskilt om traktorer, motorsyssel og moped

Traktor er ikke fritatt for bompengebetaling. Praksis viser at det i særskilte situasjoner er gitt fritak når en eller flere bomstasjoner deler et gårdsbruk eller en landbrukseiendom i to, for å unngå at bompenger må betales ved kjøring fra en del av gårdsbruket til en annen. Det presiseres at dette er en særordning og det er utrederenes plikt i størst mulig grad å sikre bomplasseringer som ikke nødvendiggjør denne typen fritak. Det innvilges ikke fritak for andre kjøretøy, f.eks. varebil eller for andre kjøretøy som utfører arbeid for gården. For å søke fritak for traktor må det fremlegges:

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

Landbrukseiendom det mottas driftsstøtte for regnes som en del av landbrukseiendommen – det betyr at søker ikke behøver å stå som eier, men står for driften f.eks. ved å leie/forpakte eiendom.

Bompengeselskapene videresender disse søknadene til Vegdirektoratet for behandling.

Motorsyklar og moped er i utgangspunktet ikke fritatt for bompengebetaling, men av praktiske årsaker blir disse kjøretøyene per i dag ikke belastet bompengebetaling ved automatiske bomstasjoner på veg. Bompenger kan imidlertid innkreves fra motorsyklar og moped på ferjer når denne er manuell.

3.1.8 Tidsdifferensiering

Tidsdifferensiering av takster kan innføres som trafikkregulerende tiltak i byområder, jf. veglova § 27 annet ledd. Tiltaket innebærer at det i bomring i by fastsettes ulike takster for ulike tider på døgnet for å ta hensyn til behov for å styre trafikkstrømmene. Økte takster grunnet tidsdifferensiering skal ikke kreves inn på helgedager (lørdag og søndag) og offisielle fridager. Dette gjelder også julaften, nyttårsaften og onsdag før påske.

3.1.9 Tiltak for korrigerende av nytteprinsippet

Det kan settes en øvre grense for antall passeringer pr. kjøretøy det skal betales for innen en time (timesregel). Hensikten med å benytte timesregel er å korrigere for utilsiktede effekter av kompliserte bomopplegg for bilistene i forhold til nytteprinsippet. Dette gjelder spesielt i forhold til bomringer i byområder. Timesregelen benyttes for å sikre at det betales samme pris for samme nytte. Timesregelen kan gjelde for begge takstgrupper.

Ved bruk av timesregelen i bomringer er hovedregelen en varighet på 60 minutter. Dette kan avvikes og settes lavere. Dette kan for eksempel gjelde for bomringer i mindre byområder der en hel time gir virkninger på trafikken utover den ønskede korrigerende effekten.

I strekningsvise prosjekt kan det innføres timesregel der utformingen av et bomsnitt ikke lar seg gjøre uten utilsiktede effekter i forhold til nytteprinsippet overfor trafikantene. Timesregelen med et intervall på maksimum 30 minutter kan da benyttes i det aktuelle bomsnittet for å korrigere for dette. Dette gjelder for tilfeller hvor det strengt tatt ikke er fysisk mulig å plassere en bomstasjon i samsvar med nytteprinsippet.

Systemteknisk vil timesregel fungere slik at det er første registrerte passering i sentralsystemet som vil bli belastet brukeren (bildepaseringer kan registreres senere i sentralsystemet enn brikkepaseringer). Dette gjelder uavhengig av takst for de enkelte passeringer, som for eksempel

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

3.1.10 Innkreving på ferje

Ferje kan benyttes som innkrevingspunkt for bompenger. Bompengene kommer da som påslag på evt. ferjetakster.

Ved bruk av ferje som innkrevingspunkt for bompenger, blir dette uavhengig av eventuelle innkrevingspunkter på land. Ordninger som timesregel og passeringstak samordnet mot andre innkrevingspunkter/bomstasjoner kan ikke benyttes.

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

Vi gjør oppmerksom på at det finnes ulike løsninger og rabattordninger for betaling ferjebilletter gjennom AutoPASS Samvirke. Dette gjelder ikke bompenger.

3.2 Tekniske krav til innkrevingssystemet

Kravet til teknisk utstyr ved bompenginnkreving er fastsatt gjennom utstederforskriften. Med hjemmel i forskriften fastsetter Vegdirektoratet nærmere krav til funksjonalitet ved det tekniske utstyret. Fastsatte krav er bekjentgjort på autopass.no.

3.2.1 AutoPASS Samvirke

All bompenginnkreving på det offentlige vegnettet i Norge er basert på elektronisk innkreving.

AutoPASS Samvirke er aktørnettverket for elektronisk innkreving av bompenger på det offentlige vegnettet og for innkreving av ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge.

AutoPASS Samvirke er nærmere beskrevet i områdeerklæringen som er tilgjengelig på autopass.no.

3.2.2 Beskrivelse av sammenhengene innen systemet

AutoPASS Samvirke skal virke slik at alle kjøretøy registreres ved passering av et innkrevingspunkt. Elektronisk utstyr for registrering av en passering skal både kunne lese brikke (brikkeleser) og ta bilde av skilt (kamera). Dette gjelder for alle operatører i AutoPASS Samvirke.

Brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder gir sikrest gjenkjenningsgrad. Kamera vil sikre lesing av kjøretøyets skilter om brikke og/eller brikkeleseren skulle svikte eller om kjøretøyet ikke har en brukeravtale med en AutoPASS-utsteder. Selv om det er en passering registrert med bilde, vil systemet sjekke om kjøretøyet er knyttet til en brukeravtale. Alle passeringer der kjøretøyet er registrert med gyldig brukeravtale, blir overført til den respektive AutoPASS-utsteder som vil stå for å innkreve betaling fra sin avtalekunder.

En passering av et kjøretøy uten gyldig brukeravtale, blir overført til den operatøren som eier innkrevingspunktet. Det vil da være operatøren som krever inn betaling fra kjøretøyets eier.

All bompengebetaling i Norge skjer etterskuddsvis.

Ovennevnte prinsipper gjelder uavhengig av kjøretøyets registrerte nasjonalitet.

3.2.3 AutoPASS Forum

AutoPASS Forum er et samarbeidsforum som skal sikre teknisk interoperabilitet, gjensidig og godt samarbeid, kostnadseffektiv drift, samt vedlikehold og utvikling av nettverket. Aktørene i AutoPASS Samvirke, dvs. operatører, AutoPASS-utstedere og ansvarlig for drift, vedlikehold og videreutvikling av kjerneløsningen, kan delta i AutoPASS Forum.

3.2.4 Delsystemer, arkitektur og samspill

Innkrevningssystemet er utviklet for å kunne ivareta bompengeselskapenes rett til bompengeneinnkreving på det offentlige vegnettet i Norge. Kjerneløsning benevnt som AutoPASS Kjerne er utviklet av Statens vegvesen i samarbeid med bompengeselskapene, jf. departementets brev av 17. mars 2017. Utviklingskostnadene er i sin helhet finansiert med bompenger og er balanseført i bompengeselskapenes regnskaper ut fra det enkelte selskaps bidrag til investeringskostnadene. Pr i dag er det Statens vegvesen som er ansvarlig for drift, vedlikehold og videreutvikling av kjerneløsningen. Kostnadene dekkes av bompengeselskapene (og dermed bilistene som betaler bompenger).

Siden det var Statens vegvesen som i sin tid fikk i oppdrag å utvikle AutoPASS Kjerne, er det ikke pr i dag fastsatt egne krav til kjerneløsningen. Denne må likevel være slik at den tilfredsstillende fastsatte krav til vegkantutstyr og brikke.

AutoPASS Kjerne kan deles i AutoPASS Image DB og ANPR/MIR. ANPR/MIR er automatisk kjennetegnregistrering/manual bilde registrering. AutoPASS Image DB er bildedatabase for bilder sendt fra vegkantutstyret for gjenkjenning av kjøretøydata. Applikasjonene AutoPASS IP identifiserer og priser passeringen, mens AutoPASS HUB er sentral for datautveksling mellom aktørene i AutoPASS Samvirke.

Applikasjonene kjøres på AutoPASS OPS-plattformen som leverer server- og plattformtjenester. Tilstøtende systemer er vegkantutstyr, operatørløsning og utstederløsninger.

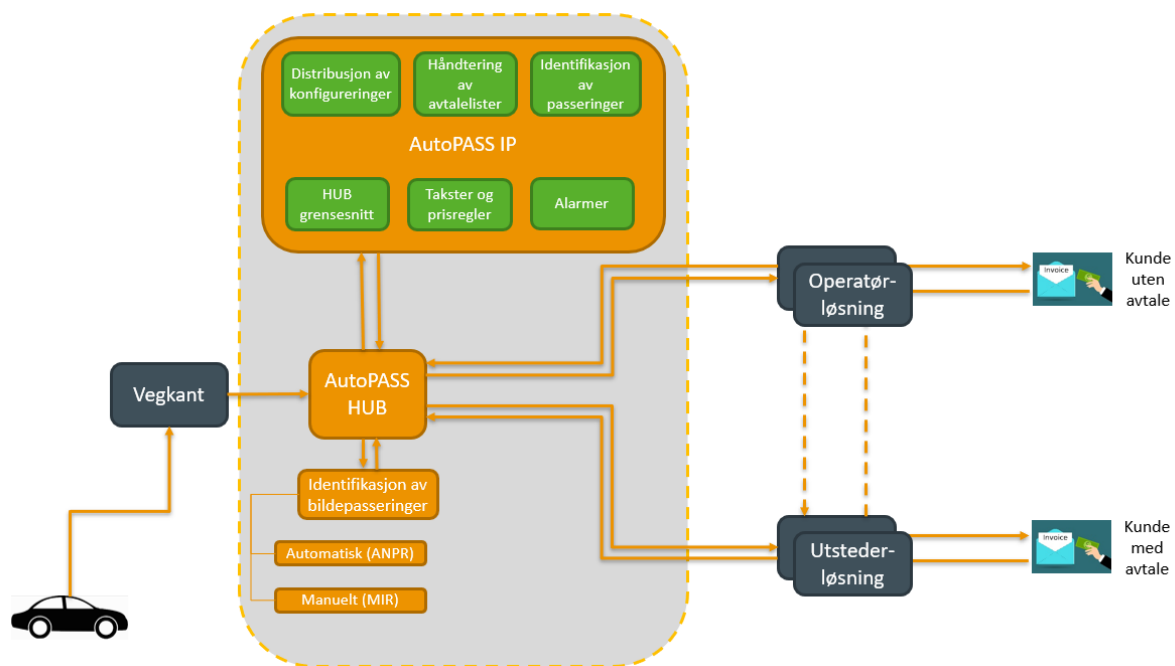
Virkemåte og overordnet dataflyt kan på en forenklet måte beskrives slik:

- AutoPASS-utsteder(e) sender oversikt over gyldige brikkenumre til AutoPASS IP, som sammenstiller oversikt. Oversikten sendes så til vegkant via HUBen.
- Passeringer registreres i vegkant og sendes ved bruk av AutoPASS HUB til AutoPASS IP. Her blir passeringene identifisert (brikke og/eller registreringsnummer) og priset ut fra de prismatrisene bompengeselskapene har lagt inn. Fra AutoPASS IP blir brikkepasseringer sendt til riktig AutoPASS-utsteder for innkreving fra bruker og til riktig operatør som kvittering på passering, mens bildepaseringer, som ikke kan knyttes til en gyldig avtale med en AutoPASS-utsteder, sendes til operatør for innkreving fra bruker.
- All ordinær utveksling av data skjer gjennom AutoPASS HUB.

Gjennom utstederforskriften er både bompengeselskap og ferjeoperatører definert som operatører. Dette gir ferjeoperatørene rette til å benytte seg av AutoPASS Samvirke for betaling av ferjebilletter via kjøretøyenes brikkeavtale med en AutoPASS-utsteder. For ferjebilletter som kan knyttes til en gyldig avtale med en AutoPASS-utsteder, leveres ferdig priset transaksjoner til AutoPASS-utsteder via AutoPASS HUB.

Operatør- og utstederløsningene er hhv. operatørens og AutoPASS-utstedernes ansvar.

Ovennevnte arkitektur av dagens AutoPASS Kjerne er søkt figurativt framstilt i fig. 3.1.



Figur 3.1: Overordnet arkitektur med systemene og grensesnittene

4 Planlegging

Den som ønsker bruk av bompenger som finansieringskilde for utbygging av det offentlige vegnettet, har ansvaret for å gjennomføre planleggingsprosessen for et bompengeprojekt. Gjelder prosjektet en pakke med flere ulike tiltak og der flere aktører er involvert på utbyggingsiden, herunder grensekryssende fylkesvegprosjekter må partene komme til enighet om hvem som tar det helhetlige planleggingsansvaret.

Sjekklistene for dokumentasjon som må på plass før lokalpolitisk behandling og framlegg for Stortinget, gjøres tilgjengelig på autopass.no.

4.1 Planlegging av utbyggingen - kostnadsanslag

Planlegging av et vegprosjekt etter plan- og bygningsloven og forberedelse av et bompengeprojekt 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 bompengeprojekt skal foreligge godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag med en usikkerhet på maksimalt +/-10 prosent. Det skal også være gjennomført ekstern kvalitetssikring av enkeltprosjekter (KS2) over en viss størrelse. Pr. januar 2024 er grensen 1 milliard kroner. Nye Veier AS er fritatt for kravet om KS2.

Det må også foreligge en periodisering av investeringskostnadene som gjenspeiler planlagt utbyggingstakt.

Kostnadsoverslag må være mindre enn ett år gammelt når lokalpolitisk behandling startes opp. Disse kravene gjelder uansett om kostnadsoverslaget er under eller over terskelverdien for ekstern kvalitetssikring (KS2). Kravet gjelder også dersom reguleringsplanen behandles parallelt med bompengesaken i kommunestyret. For fylkesvegprosjekter over terskelverdien, bør ekstern kvalitetssikring gjennomføres før fylkeskommunen fatter endelige vedtak siden fylkeskommunen har det helhetlige økonomiske ansvaret.

4.2 Bompenger som finansieringskilde

Når bompenger er tenkt benyttet som finansiering av et prosjekt i tråd med veglovens § 27, betinger dette en egen utredning om bompengeprogget.

4.2.1 Mulighetsstudie

For å få grunnlag for å vurdere om det er realistisk å foreslå at et prosjekt kan gjennomføres som et bompengeprojekt bør det foretas en forhåndsvurdering/mulighetsstudie. Utredningen bør ikke bli for detaljert på dette stadiet. Siktemålet skal være å få klarlagt om det er grunnlag for å gå videre med prosjektet og hvordan dette eventuelt kan skje. Spesielt er det viktig å få kartlagt hvor stort bompengebidraget kan ventes å bli i forhold til antatte utbyggingskostnader.

Mulighetsstudien bør inneholde en finansieringsanalyse som inkluderer:

- Antatte utbyggingskostnader
- Antatte statlige, fylkeskommunale og/eller kommunale bevilgninger
- Utbyggings- og bevilgningstidspunkt
- Vurdering av bomstasjonsplasseringer
- Vurdering av trafikkgrunnlaget

- Skisse til takst- og rabattsystem
- Antatt lånerente (beregningsteknisk rente fastsatt av Samferdselsdepartementet)
- Antatte innkrevingskostnader

Finansieringsanalysen skal resultere i en foreløpig finansieringsplan.

4.2.2 Prinsippvedtak

En mulighetsstudie som tilsier at et bompengeprojekt er gjennomførbart, legger grunnlaget for behandling i berørte kommuner og fylkeskommuner med sikte på å få lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede en bompengoordning.

Vertskommuner og fylkeskommune skal fatte vedtak som gir prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering av et prosjekt. I tillegg bør det foreligge tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner. Det er altså ikke et krav at alle berørte (fylkes-)kommuner skal fatte tilslutningsvedtak for at vegeier skal ha mandat til å arbeide videre med prosjektet. Det er tilstrekkelig at vertskommunene og fylkeskommune gjør det.

Grunnlaget for et prinsippvedtak kan legges fram som egen sak. Det kan være hensiktsmessig at saken behandles parallelt med behandlingen av fylkesvegplan, eventuelt kommunedelplan/fylkesdelplan, i forbindelse med høring av KVU (konseptvalgutredning) for prosjektet, eller sammen med lokal behandling av Nasjonal Transportplan hvert fjerde år.

For riksvegprosjekter som er avhengig av statlige midler anbefales det at oppdragsgiver ikke gjennomfører lokalpolitisk behandling før Nasjonal Transportplan er vedtatt.

4.2.3 Faglig grunnlag for endelig vedtak

Når det foreligger lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede et bompengeprojekt videre, må det settes i gang et mer omfattende utredningsarbeid. Utredningsarbeidet skal danne grunnlaget for bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner om bompengefinansiering og -ordning. Et slikt vedtak gir grunnlag for at det kan arbeide videre med prosjektet med sikte på framlegg for Samferdselsdepartementet. Videre er dette grunnlag for evt. framlegg og behandling i Stortinget.

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

Det faglige grunnlaget må inneholde:

- **Prosjektbeskrivelse**; hva er målet med prosjektet.
- **Plangrunnlag** for den planlagte utbyggingen og bomstasjonsområdene; for enkeltprosjekter er det krav til godkjent reguleringsplan, mens det i bompengepakker er det krav om at minst ett av de større delprosjektene har godkjent reguleringsplan. For bompengepakker må planstatus og evt. videre planarbeid omtales. I noen saker vil det være naturlig at kommunestyret behandler reguleringsplanen i samme møte som det gis uttalelse til bompengesaken.
- **Kostnadsoverslag** med vurdering av usikkerhet.
- **Finansieringsopplegg**; dette omfatter bindinger på framtidige offentlige budsjetter og bompengebidrag. En utredning av bompengeopplegget vil være avgjørende for forutsetningen om bompengebidrag. Trafikkgrunnlag/trafikkberegninger vil være en viktig del av denne utredningen, herunder anslag på hva bilistene må betale.
- **Utbyggingsplan**; tidspunkt for anleggsstart og fullføring.

4.3 Faglig grunnlag

Ved bruk av bompenger som finansieringskilde er det flere forhold som må utredes nærmere. Først og fremst gjelder dette trafikkgrunnlaget, bomstasjonsplassering og avvisningsraten ved innføring av bompenger. I tillegg må mulighetene for type bompengeneinnkreving utredes, dvs. etterskuddsinnkreving, parallellinnkreving og/eller forhåndsinnkreving.

Det som skal bygges og sikkerhet for inntektsgrunnlaget vil her kunne være avgjørende. Etterskuddsinnkreving er hovedregelen. I særskilte tilfeller kan parallellinnkreving og/eller forhåndsinnkreving vurderes. Kun bruk av parallellinnkreving vil kunne gi økt risiko for manglende midler til framdrift for utbyggingen og/eller at prosjektet ikke blir fullfinansiert som planlagt da bompengeselskapet i disse tilfellene kun vil være forpliktet til å stille midlene som kan kreves inn ved fastsatt gjennomsnittstakst. Dette betinger en grundig plan for evt. kutt i utbyggingsprosjektet. Når det gjelder vurdering av forhåndsinnkreving må det tas i betraktning at nettoinntektene fra dette ofte er små, og det bør vurderes nøye om verdien av bidraget fra slik innkreving står i rimelig forhold til den økte kostnaden for trafikantene.

Det må også utarbeides overslag for kostnadene for innkrevingsutstyr, drift av bompengeneinnkrevingen og finansieringskostnadene ved nødvendige låneopptak.

Hvilket bompengeselskap som skal ivareta finansieringen bør avklares i plangrunnlaget. Hovedregelen er at dette følger den geografiske beliggenheten av prosjektet og hvilket bompengeselskap berørte fylkeskommuner har interesser i. I noen tilfeller vil et bompengeprojekt gå over flere fylkesgrenser hvor fylkene har eierskap i ulike bompengeselskap. Det er hensiktsmessig at det er det bompengeselskapet som eies av fylket som stiller med evt. høyest garantibeløp som ivaretar finansieringsforpliktelsene. Alternativt ut fra kilometer ny veg. Dette må imidlertid avklares nærmere med involverte fylkeskommuner.

Bompengeselskapet skal ha uttalelsesrett til bompengeprogget før lokalpolitisk behandling. Dette gjelder spesielt plassering av innkrevingspunkter, men det anbefales også at trafikkanalyser, takstopplegg og finansieringsanalysene sendes det aktuelle bompengeselskapet for uttalelse før lokalpolitisk behandling. Dette for å unngå senere innsigelser fra bompengeselskapet som skal påta seg finansieringsansvaret, etter at prosjektet er behandlet i Stortinget. Utreder kan leie inn bompengeselskapet som rådgivere i planleggingsprosessen av bompengeprogget. Bompengeselskapet skal fakturere prosjekteier etter selvkostprinsippet.

4.3.1 Plassering av innkrevingspunkter

Et innkrevingspunkt omtales ofte som et bomsnitt eller bomstasjon. Et bomsnitt er ett innkrevingspunkt, men kan bestå av flere bomstasjoner for å kunne fange opp trafikkstrømmene i innkrevingspunktet.

Vegkantutstyret som benyttes av bompengeselskapene er enkle og krever ikke mye areal ut over vegarealet, men det er en del forhold som må vurderes når de skal plasseres.

Følgende føringer skal tas i betraktning ved plassering og utforming av bomstasjoner:

- Bomstasjonsplasseringen skal ivareta nytteprinsippet. For bomringer gjelder et utvidet nytteprinsipp.
- Den enkelte bomstasjon bør i størst mulig utstrekning plasseres slik at lokalsamfunn ikke blir delt av bomsnittet, da en slik deling kan medføre at trafikantene oppfatter plasseringen som ekstra urimelig.

- En bomstasjon bør helst ikke plasseres i en envegskjørt gate, eller tovegsgate med fysisk midtdeler, hvor mange trafikanter har sin bolig eller annet reisemål (arbeid, skole, forretning).
- Bomstasjoner bør plasseres slik at uønskede trafikale virkninger unngås.

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

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

Bomstasjoner bør ikke plasseres for nært kryss hvor det blir mye annen skilting og forhold som krever trafikantenes oppmerksomhet.

I tillegg må følgende hensyn vurderes:

- Den planlagte bomplasseringen krever rimelig nærhet til strømkilder og kommunikasjonsnett. Kostnadene ved innstillingen av bomstasjonene i tråd med fastsatte krav til teknisk utstyr må også tas inn i helhetsvurderingen.
- Plasseringen av bomstasjonen må sikre tilgang til arealer for plassering av portaler/stolper, teknisk bod/skap og eventuelt plass for henstilling av kjøretøyer ved teknisk service.
- Bomstasjoner bør normalt ikke plasseres i tunnel. Årsaken er forsterket behov for vedlikehold av innkrevingsutstyret.

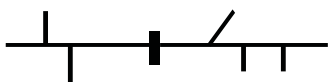
Plassering av bomstasjoner må vurderes i forhold til reglene i plan- og bygningsloven, og som en del av den ordinære vegplanleggingen gjennom reguleringsplaner, byggeplaner og anbudsgrunnlag. Det er opp til kommunene selv å vurdere om behov for areal knyttet til bomstasjoner må gjennomgå en reguleringsplan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

4.3.2 Former for bompengeneinnkreving

Enkeltvis bomsnitt har vært den vanligste løsningen i Norge. Trafikantene betaler for passering av et bomsnitt, uavhengig av hvor lang strekning av den nye veggen som benyttes før og etter bomsnittet.

Fordelen med dette systemet er at det er enkelt og kostnadseffektivt. Det kan imidlertid være vanskelig å finne en riktig plassering av bomstasjon(e), som både sikrer nytteprinsippet og et tilstrekkelig inntektsgrunnlag. Utdfordringen blir derfor å finne punkt(e) som oppleves «rettferdig» av trafikantene, uavhengig av distansen som benyttes av den nye veggen uten at dette medfører for stor trafikklekasjoen på sidevegsnett.

I fig. 4.1 er en situasjon med ett bomsnitt figurativt framstilt.



Figur 4.1: Bomstasjon på vegstrekning – én bomstasjon

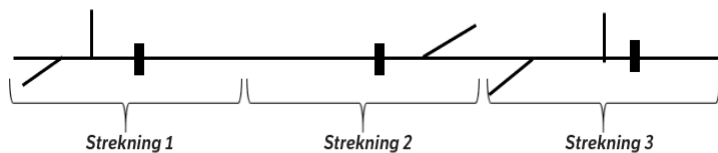
Ved utbygging av en lengre strekning eller ved etappevis utbygging anbefales bruk av flere bomsnitt slik at disse kan plasseres hensiktsmessig i forhold til på- og avkjøringsmuligheter, samt i økt grad gjenspeile den enkelte bilists nytte.

Med bruk av flere bomstasjoner på en strekning kan det også være enklere å ivareta et system der en unngår sniking.

Ved etappevis utbygging er dette et system som i tillegg tilrettelegger for oppstart av innkrevningen etter hvert som ulike etapper/parseller står ferdig. Med bruk av bomstasjoner pr parsell legges det til rette for at takstene kan gjenspeile nytten pr kjørt kilometer på ny veg.

Som hovedregel skal hver bomstasjon ha innkreving i maksimalt 15 år. Det er imidlertid vanskelig å få beregnet lik innkrevningstid i et slikt system. Spesielt om det legges opp til såkalt «solidarisk innkreving» der alle bommene sees som ett innkrevingsprosjekt. Det kan da være svært vanskelig å beregne lik innkrevningstid pr bomstasjon. Likeledes vil det være vanskelig å beregne én gjennomsnittstakst for prosjektet som bompengeselskapet skal forholde seg til ved start av innkrevningen. Hver parsell bør derfor som hovedregel organiseres som et selvstendig prosjekt. Alternativt at det legges til grunn en gjennomsnittstakst pr. kilometer ny veg i stede for en gjennomsnittstakst for hele prosjektet.

Fig. 4.2 gir en figurativ framstilling av en situasjon med tre bomsnitt ved utbygging av en lengre strekning.



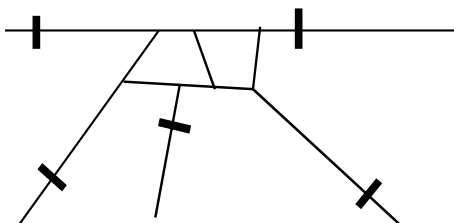
Figur 4.2: Bomstasjon ved en lengre utbygging/etappevis utbygging

En bomring er en serie bomstasjoner plassert rundt et område på en slik måte at det ikke er mulig å passere gjennom ringen uten å betale. Det kan være både envegs- og tovegsinnkreving. Bompengebetalingen er ikke knyttet opp til kjørt distanse, men til felles nytte av tiltakene innenfor ringen.

Bomringer kan også bestå av flere ringer med ulikt takstopplegg. Hver ring er å betrakte som ett bomsnitt, dvs. alle bomstasjonene dekker samme nytte for bilistene.

Bruk av bomringer kan være en utfordrende med tanke på å finne plassering av bomstasjonene som oppleves som en rettferdig belastning og kan forsvares i forhold til det indirekte nytteprinsippet som gjelder for bomringer.

I fig. 4.3 er en bomring søkt framstilt figurativt.



Figur 4.3: Bomring

4.3.3 Bruk av sidevegsbom for å hindre trafikklekkasje

Etablering av bompengeneinnkreving på en strekning kan medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Dette kan være uheldig både av hensyn til miljø og sikkerhet, og svekker i tillegg finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjektet. Bompengeneinnkreving på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir samtidig mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene. Det er derfor kun unntaksvis at det åpnes for å kreve inn bompenge på sidevegnettet. I stedet bør en søke å innrette innkrevingen på den vegen som skal finansieres slik at bomstasjonene plasseres mellom hvert kryss/avkjøring slik at betaling blir tilpasset nytten for den enkelte trafikant. Dersom den nye vegen fører til vesentlig redusert trafikk på sidevegen, blir det større grad av nytte for trafikantene i form av bedre trafiksikkerhet og bedre miljø. Graden av avlastning bør derfor inngå i vurderingen. For å redusere trafiksikkerhets- og miljøproblemer på det øvrige vegnettet, bør det legges til rette for at flest mulig benytter den nye vegen.

Ved bruk av sidevegsbom må det foreligge en egen begrunnelse/analyse i forhold til dette.

Detaljert kart som viser plassering av bomstasjon(er) i forhold til sideveger/avkjørslar må vedlegges sammen med en vurdering av behandlingen i forhold til plan- og bygningsloven. Hovedregelen er at plassering av bomstasjon fastsettes gjennom reguleringsplan. Som minimum skal det legges opp til behandling av byggesøknad.

4.3.4 Trafikkanalyse

De aller fleste bompengeprojekter medfører endringer i trafikk situasjonen på vegnettet. Prosjekter som ferjeavløsningsprosjekter eller samband som vesentlig korter inn reisetid, vil medføre vesentlige endringer i reisemønstrene. Typiske effekter kan være nyskapt trafikk på grunn av bedre tilbud og overføring av trafikk fra andre veger og transportmidler til det nye prosjektet. Samtidig kan innføring av bompengebetaling føre til at en del trafikk avvises.

For å vurdere effektene av vegprosjektet og bompengereordningen, må det derfor gjennomføres en særskilt transportanalyse for prosjektet, med fokus på trafikken gjennom bomsnittene i før og etter situasjonen. For transportanalyser som skal legges til grunn for bompengeutredninger og påfølgende utarbeidelse av stortingsproposisjon, skal det foreligge to beregningsmetoder. Eventuelle avvik mellom beregningsmetodene må vurderes. Det må sikres at trafikkanalysen tar hensyn til andre vedtatte bompengeprojekter i området.

Aktuell versjon av Regional transportmodell (RTM) anbefales benyttet som en av beregningsmetodene. Dette er et verktøy utviklet av de statlige transportetatene. Modellverktøyet er tilgjengelig for alle som ønsker det og kan lastes ned via vårt eRoom fra [NTP-Transportanalyse \(vegvesen.no\)](https://www.ntp.no/vegvesen.no). All dokumentasjon om bruk av modellverktøyet er tilgjengelig på [Forside - ntpmetode](#)

For å beregne trafikkutviklingen på riksveg i løpet av innkrevingsperioden benyttes vanligvis de fylkesvise trafikkprognosene som utarbeides i forbindelse med Nasjonal Transportplan. I tillegg til de nasjonale utviklingstrekk, må det legges stor vekt på lokale og regionale forhold. Det er viktig med god dokumentasjon av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn og hvilke metoder som er benyttet for å beregne framtidig trafikkgrunnlag. Forutsetningene for og resultatene fra trafikkberegningene skal derfor dokumenteres i et eget notat, ofte omtalt som trafikknotat i forbindelse med KS2-prosessen. Forslag til disposisjon for en sammenstilling av trafikkdata er tilgjengelig på [autopass.no](https://www.autopass.no).

I utgangspunktet gjelder samme regler for hva som bør vurderes ved plassering av bomstasjoner i bomringer og liknende bomsystemer som ved enklere bompengeanlegg. Noen ekstra hensyn må

imidlertid tas om prinsipper for plassering av bomstasjoner. Forhold som bør analyseres i trafikkanalysene er følgende:

- Avvisning ved ulike takstnivå - priselastisiteter.
- Forventet antall passeringer i bomstasjonene, herunder sammensetningen av trafikken.
- Nivået på bortfall av reiser vs. merbelastning på alternative veger.
- Overføring av reiser fra bil til andre transportmiddel som følge av bompenger.
- Andel av utførte turer i området som må betale bompenger.
- Innbyggerne i noen områder må betale uforholdsmessig mye, men får lite igjen, eller omvendt
- Effekt av eventuelle rabattordninger
- Effekt av eventuelle tidsdifferensierte bomtakster.

I tillegg kan det være nødvendig å gjennomføre reisevaneundersøkelser for å få tilstrekkelig grunnlag for å beregne effektene av bompengordningen. Nødvendig tid og kostnader for slike analyser bør ikke undervurderes.

I plansammenheng skal det legges til grunn betaling fra nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 70 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt. For takstgruppe 2 legges det til grunn 0 prosent av taksten på konvensjonelle kjøretøy til grunn. Det kan gjennom lokalpolitiske vedtak fastsette prosentsatser som avviker fra dette så lenge rabatten ikke overstiger de rammene Stortinget har fastsatt. Grunntakstene må da justeres i forhold til ny rabatt og fastsatt gjennomsnittstakst.

4.3.5 Gjennomsnittstakst og takstopplegg

Gjennom stortingsbehandlingen av saken fastsettes gjennomsnittstakst og øvrige forutsetninger for takst- og rabattopplegget for prosjektet. Takst og rabattopplegget innebærer blant annet det relative forholdet mellom takstgrupper, det relative forholdet for takstene mellom bomstasjoner (gjelder i prosjekter med flere bomstasjoner der takstene er ulike), fritaksordninger og eventuelt bruk av rabattordninger.

Gjennomsnittstaksten er utgangspunktet for fastsetting av grunntakster. Med grunntakster menes den taksten som gjelder pr. takstgruppe, takstklasse og/eller underklasser.

Ved innføring av rabattordninger må dette vurderes i en helhetlig sammenheng der konsekvensene ved økt grunntakst vurderes opp mot rabatten. Det må derfor foretas en konkret vurdering av rabattordningene og inntjeningen for hvert prosjekt. Lokale myndigheter må vurdere om de ønsker rabatter som en del av takstsystemet med de konsekvenser dette eventuelt vil ha for takstnivået. Jo flere som drar nytte av en rabattordning, desto høyere må grunntakstene settes.

Ved bruk av miljødifferensierte takster i en bomring med parallellinnkrevning i et byområde kan det senere gjøres endringer i det relative forholdet mellom takstklasser, underklasser og bomsnitt når det foreligger lokalpolitisk tilslutning til dette.

I grunnlagsdokumentene for en bompengesak skal gjennomsnittstaksten for prosjektet legges til grunn for beregninger av framtidige inntekter, mens det gis et anslag på de grunntakstene som vil gjelde i den enkelte bomstasjonen.

Anslag på grunntakstene gir det relative forholdet mellom takstgruppene. Når et prosjekt er besluttet av Stortinget, er dette et viktig styringsinstrument. Ved senere takstfastsettelser skal det relative forholdet mellom takstgrupper ligge fast. Dette gjelder også i prosjekter med miljødifferensierte takster der lokale myndigheter har rett til å foreslå takst på nivåene takstklasser og underklasser overfor bompengeselskapet (det er takstmyndighet som fastsetter takstene). For at dette prinsippet

skal kunne ivaretas og følges opp i etterkant i prosjekter der takstklasser og underklasse benyttes, må det i grunnlagsdokumentene beregnes gjennomsnittstakster også for takstgruppe 1 og 2 basert på takst pr takstklasse. Dette i tillegg til den totale gjennomsnittstaksten for prosjektet.

Avvik fra ovennevnte gjelder for strekningsvise prosjekter med parsellsvis utbygging og der bompengeselskapet kan åpne innkrevingen etter hvert som parsellene åpnes for trafikk. For denne typen prosjekter gis det en gjennomsnittstakst pr kilometer ny veg.

Ved overgangen til nytt takst- og rabattregime ble det gjort flere unntak mht. passeringstak og timesregel – dette var unntak tillatt av Stortinget for å kompensere for opphør av lokale rabattavtaler og disse takstoppleggene skal ikke brukes som eksempel på praksis for nye prosjekt.

4.3.6 Andre forhold av betydning for utredningen

Oppdragsgivers kostnader som følge av bompengeselskapenes bompengeneinnkreving skal inngå i kostnadsanslaget for utbyggingsprosjektet. Dette gjelder oppdragsgivers kostnad for tilrettelegging for innkrevingsutstyr i vegbanen og tilbakeføring av areal ved endt innkreving. I tillegg kommer bompengeselskapenes kostnader til portaler/bomstasjoner med oppsett, drift og avvikling som en del av den totale finansieringsanalysen.

Det vises til kap. 2.5.5 når det gjelder forutsetninger som skal legges til grunn for pristigning og beregningsteknisk rente ved beregning av bompengebidraget.

Ulik sikkerhet kan gi forskjeller i lånebetingelsene. Er det kommunal, fylkeskommunal og/eller statlig garanti for lånet kan dette gi lavere rente enn for lån uten slik garanti. Den beregningstekniske renten skal i utgangspunktet ivareta dette, men det er likevel viktig med en realistisk betalingsplan for låneopptakene som gir raskest mulig nedbetaling av gjelden. For prosjekter med etterskuddsinnkreving skal all usikkerhet i plangrunnlaget tilpasses bompengeselskapenes (og garantistenes) virkemidler som er begrenset til en økning i gjennomsnittstaksten på 20 prosent og/eller utvidet innkrevingsperiode på 5 år.

Det legges til grunn at fram til bompengeneinnkrevingen starter, kan bompengeselskapet søke Vegdirektoratet om å prisjustere takstene med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg. I innkrevingsperioden kan selskapene søke om prisjusterte takster i samsvar med Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks.

Innkrevingskostnadene for et bompengeprojekt må ikke undervurderes i finansieringsberegningene. Driftskostnadene avhenger blant annet av kompleksitet, plassering av bomstasjoner, trafikkvolum og til dels også anleggets takstsystem. Erfaringsdata fra andre sammenlignbare bompengeprojekter vil være et hjelpemiddel til å vurdere nivået på innkrevingskostnadene. Det er her viktig å trekke på bompengeselskapenes kompetanse. For øvrig vises det til Vegdirektoratet årlig rapport om bompengeneinnkrevingen med sammenstilling av driften av de ulike bompengeprojektene som gjøres tilgjengelig på autopass.no.

4.4 Følsomhetsanalyse

Det er viktig at alle anslag for utgifter og inntekter er basert på nøkterne og realistiske forutsetninger. Gjelden et bompengeselskap pådrar seg må ikke være større enn at den med rimelig sannsynlighet kan innfris innenfor de forutsetninger som legges til grunn for denne type prosjekter. Dette gjenspeiles både i finansieringsavtalen og takstretningslinjene. Følsomhetsanalysen er en del av beslutningsgrunnlaget både lokalt og sentralt. Følsomheten og risikoen i prosjektet må være kjent før de lokale myndighetene gjør eventuelle vedtak om garantier.

Ved utarbeidelsen av finansieringsplanen må det tas hensyn til hvilken usikkerhet som er knyttet både til kostnadsoverslag, trafikkprognoser og renteutvikling/prisstigning. Det må også tas hensyn til at prosjektets økonomi skal kunne tåle en svakere utvikling enn det som er forutsatt å være mest sannsynlig. For bompengepakker med parallellinnkreving legges til grunn at de skal holde seg innenfor vedtatte økonomiske rammer. Det skal derfor foretas en følsomhetsanalyse av finansieringsplanen. En enkel måte å gjøre dette på, er at alle sentrale størrelser angis med et intervall som dekker optimistisk, sannsynlig (nøykternt) og pessimistisk anslag. For å belyse spennvidden, gjennomføres deretter beregninger med hvert av disse settene med forutsetninger. Beregningen med sannsynlige verdier bør gi en innkrevingsperiode på maksimalt 15 år, og beregninger med pessimistisk anslag må ikke gi en lengre innkrevingsperiode enn ytterligere 5 år med 20 prosent takstøkning. Størrelser som det er aktuelt å analysere er:

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

4.5 Endelig vedtak, herunder eventuelle garantivedtak

Før bompengesaken kan legges fram for Stortinget, må kommunen(e) og fylkeskommunen(e) ha fattet forpliktende vedtak om finansieringsopplegg. Dersom kommunene og/eller fylkeskommunen tar på seg garantiansvar, må det i tillegg gjøres særskilte forpliktende vedtak om dette. Det må gå klart fram av vedtakene hva garantien omfatter, og hvilke vilkår og hvilken risiko som eventuelt er knyttet til garantien.

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

Vi anbefaler alle utredere, både fylkeskommunale og statlige, om å forelegge utkast til endelig vedtak for Vegdirektoratet for kvalitetssikring. Dette for å redusere risikoen for feil som vil kreve enda en runde med lokalpolitisk behandling.

Vegdirektoratet vil benytte autopass.no som plattform for aktuelle maler for vedtak. I skrivende stund foreligger mal for garantivedtak. Dette for å sikre at disse er tilpasset det aktuelle bompengeselskapets organisasjonsform. Vi mener det likevel vil være en ekstra trygghet å benytte bompengeselskapenes kompetanse ved utarbeidelsen av garantitekst.

Innledningsvis i kapittel 2.1, vises det i omtalen av veglovens § 27, fjerde ledd, til at dette åpner for pantsetting av retten til å kreve inn bompenger. Pantsetting kan benyttes som sikkerhet for långiver, eller dersom garanti er stilt, for sikring av garantistens regresskrav etter utløst garantiansvar. Det anbefales at man ikke benytter seg av dette da dette er i flere tilfeller ikke vil være gjennomførbart. Dette var mulig tidligere da det var manuell innkreving som la beslag på større vegarealer. I dag er arealet som benyttes til innkreving minimalt og det kan være svært vanskelig å skille ut dette til pantsetting. Et annet element er at når det er en garantist vil denne så å si være alene om regresskrav (med unntak av mindre utestående løpende gjeld selskapet måtte ha). I tilfellet med to eller flere garantister er det likevel slik at kun én kan sikres pant i innkrevingen og dermed sikre seg hele regresskravet framfor den andre garantisten. Når staten er delgarantist, skal det ikke åpnes for

muligheten for pant. Dette samme gjelder også ellers når det er to eller flere garantister for et prosjekt.

4.6 Ferjeavløsningsprosjekter

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

- Forhåndsinnkreving: Innkreving på ferja når det foreligger stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet, det vil si før bygging av prosjektet
- Parallellinnkreving: Innkreving på ferjesambandet under bygging av ferjeavløsningsprosjektet
- Etterskuddsinnkreving: Innkreving på veg/bruprojektet etter åpning av ny veg. Innkreving av bompenger i ferjesambandet skal foretas som et tillegg til ferjebilletten.

Tillatelse til forhåndsinnkreving som gjelder retten til bompengennkreving for planlegging, vil bli gitt før selve prosjektet blir besluttet startet opp. Det må derfor påregnes to ulike finansieringsavtaler i en slik situasjon.

4.7 Innsparte ferjetilskudd

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

For riksveger er den nåværende ferjeavløsningsordningen knyttet til kostnadene ved statens kjøp av ferjetjenester i det aktuelle ferjesambandet. Gjeldende rammer for den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd følger av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, Prop. 19 S (2015–2016) Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet og Prop. 1 S (2016-2017).

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

Bompengeselskapene kan ikke benyttes til forskuttering av ferjeavløsningsmidler.

4.8 OPS-prosjekter

Offentlig Privat Samarbeid (OPS) innebærer at et privat selskap får ansvar for å planlegge, prosjektere, finansiere, bygge, drive og vedlikeholde et veganlegg i en periode før anlegget vederlagsfritt tilbakeføres til staten. Om bompenger skal bidra til finansiering av en OPS-kontrakt, skal saken underlegges den samme behandlingen som en ordinær bompengesak; med lokalpolitisk behandling av bompengepopplegg og framleggelse for Stortinget.

Driftsperioden for en OPS-kontrakt er på 20 eller 25 år. Selv om tidsperspektivet for bompengennkreving som hovedregel generelt er på 15 år, er det praksis for at denne kan settes til 20 års ved finansiering av OPS-kontrakter.

Finansiering ved bruk av OPS-kontrakter skjer på følgende måte:

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

I tråd med Prop. 41 S (2017-2018) kan ikke risiko for kostnadsøkning i en OPS-kontrakt ikke gjenspeiles i bompengeprojektet. Alt risiko for eventuell kostnadsøkning, ligger på oppdragsgiver og utbyggingskontrakter.

4.9 Ved forslag til endringer i eksisterende innkreving

Forslag om endringer i bompengoordninger som allerede er vedtatt av Stortinget skal sendes Vegdirektoratet for avklaring. Betingelser forslaget nytt vedtak i Stortinget, vil saken bli sendt tilbake til utredningsmiljøet for ny utredningsprosess.

Saker som vil kreve ny behandling i Stortinget kan for eksempel være forslautvidelse av prosjektet med som gir økt rekvireringsbehov, økning av takster utover det som er forutsatt i proposisjonen, etablering av flere bomstasjoner, forlengelse av innkrevingstid eller større endringer i finansierings- eller takstopplegget.

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

Som retningslinjer kan det sies at en endring ikke behøver å fremlegges for Stortinget så lenge samtlige tre punkter er oppfylt:

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

5 Kvalitetssikring og forberedelse for framlegg for departement

5.1 Kvalitetssikring

Alle plangrunnlag skal forelegges Vegdirektoratet for kvalitetssikring.

Samferdselsdepartementets har i brev av 21. juni 2021 til alle fylkeskommunene gitt føringer for kvalitetssikringsprosessen fram til framlegg av en stortingsproposisjon for prosjekter på fylkesvegnettet. Innholdet i dette brevet er nærmere operasjonalisert i Statens vegvesens brev av 8. desember 2021 til alle fylkeskommunene.

Prosess for kvalitetssikring av bompengeprosjekter på fylkesvegnettet er etter dette kort oppsummert som følger:

- Prinsippvedtak; Vegdirektoratet orienteres om oppstart av planlegging
- Før endelig lokalpolitisk behandling og vedtak; Vegdirektoratet kvalitetssikrer det faglige grunnlaget. Vegdirektoratet kan gi råd i utarbeidelsen av forslag til lokale vedtak. Fylkeskommunen har et sjølvstendig ansvar for å sikre ekstern kvalitetssikring (KS2) av kostnadsanslag over 1 mrd. kr, jf. Finansdepartementets rundskriv R-108/19 av 08. mars 2019.
- Etter lokalpolitisk behandling; Fylkeskommunen utfører nødvendig oppfølgingsarbeider og eventuelle justeringer i grunnlagsmaterialet som følge av den lokalpolitiske behandlingen. Endelig utgave av grunnlagsdokumentene med utkast til proposisjonstekst sendes over til Vegdirektoratet med kopi til Samferdselsdepartementet.
- Oversendelse av proposisjonsutkast til departementet; Vegdirektoratet ferdigstiller et utkast til proposisjonstekst. Arbeidet vil skje i dialog med fylkeskommunen. For bompengepakker med parallellinnkrevning som skal til statlig KS2 av inntektene, må grunnlagsdokumenter være klare for oversendelse til Vegdirektoratet snarest mulig etter den lokalpolitiske behandlingen. Vegdirektoratet sender disse til Samferdselsdepartementet.

Når det gjelder riksvegprosjekter med bompenger som finansieringskilde har ikke departementet fastsatt egne retningslinjer utover at proposisjonsutkast med underliggende dokumenter skal til Vegdirektoratet for kvalitetssikring før oversendelse til departementet. Erfaringer tilsier imidlertid at oppdragsgiverne bør sikre løpende kvalitetssikring av prosjekter underveis i den lokale utrednings- og behandlingsprosessen for å sikre at bompengesaken er godt forberedt før 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. Det anbefales derfor at også den statlige utredningen følger den fylkeskommunale planen for kvalitetssikring så langt som mulig.

Det understrekes at Vegdirektoratets kvalitetssikring av et bompengeprojekt ikke erstatter utreders behov for et interne kvalitetssystem. Vegdirektoratets kvalitetssikring kommer som et tillegg til denne.

5.2 Ekstern kvalitetssikring av trafikk- og inntektgrunnlaget i pakker

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

Stortinget, skal det imidlertid foreligge godkjent plangrunnlag og kostnadsoverslag for ett eller flere av de høyest prioriterte prosjektene.

5.3 Forberedelse for Stortingsbehandling

Utredning skal utarbeide et utkast til stortingsproposisjon for eget prosjekt som grunnlag for departementets videre arbeid med saken.

For fylkeskommunale prosjekter er det Vegdirektoratet som etter kvalitetssikring, sender utkastet til departementet. For riksvegprosjekter er det utredningsansvarlig som sender denne til departementet, etter kvalitetssikring av Vegdirektoratet.

Utkastet til stortingsproposisjon skal inneholde en finansieringsplan som viser fordelingen mellom ulike finansieringskilder (stat, fylkeskommune, eventuelt kommunale og bompenger) og når de ulike bidragene antas å komme (fordelt på Nasjonal Transportplan-perioder for riksveg). Ved eventuelle andre tilskudd fylkeskommunale/kommunale prosjekter, legges det til grunn at dette er forhold som forankres i en egen avtale og inngår i det bindende bidraget fra en fylkeskommune eventuelt kommune. Avtalen kan eventuelt omtales i utkastet til proposisjonstekst.

Nødvendige vedtak om garantier for bompengeselskapenes låneopptak må også foreligge og omtales i proposisjonen. Dersom det er spesielle forhold som har vært avgjørende i den lokalpolitiske behandlingen, må dette omtales slik at dette kan bli vurdert i den sentrale behandlingen. Foreligger det godkjenning om forskuttering, må fylkeskommunen sikre at det forskutterte beløpet framgår tydelig av stortingsproposisjonen og at det her gis rett til rekvirering av forskutterte midler til planlegging.

Vegdirektoratet benytter autopass.no for å kommunisere med utredningsmiljøene om mal for stortingsproposisjoner og nødvendige stortingsvedtak.

Når saken anses klar til å fremmes, oversendes proposisjonsforslaget til Samferdselsdepartementet. Regjeringen fremmer saken for Stortinget.

6 Godkjenning og tilsyn av aktører

6.1 Godkjenning i AutoPASS Samvirke

Vegdirektoratet som myndighet innen bompengesektoren er ansvarlig for godkjenning av alle aktørene og bruk av teknisk utstyr i AutoPASS Samvirke. Selskapene som har inngått bompenggeavtale med staten om bompenggeinnkreving (bompengeselskap) er gjennom denne avtalen og utstederforskriften å betrakte som godkjente operatør i Samvirket. Ferjeselskaper kan også godkjennes som operatører i Samvirke, men disse må søke Vegdirektoratet godkjenning. Selskaper som ønsker å drive utstedervirksomhet i Norge, må søke etter utstederforskriftens bestemmelser.

Alle godkjente aktørene i AutoPASS Samvirke må søke Vegdirektoratet om godkjenning av teknisk utstyr som benyttes i Samvirke. Dette gjelder alt fra vegkantutstyr, brikker og selskapenes baksystemer som på en eller annen måte skal kobles mot annet godkjent utstyr i Samvirket.

Søknadskrav og saksbehandlingsprosesser for å bli godkjent som aktør og/eller godkjenning av teknisk utstyr i Samvirket er nærmere spesifisert i en egen områdeerklæring som er tilgjengelig på autopass.no.

6.2 Tilsyn

Vegdirektoratet følger opp bompengeselskapenes drift etter bompenggeavtale og det enkelte prosjektet etter prosjektavtalen. Når det gjelder oppfølgingen av innkrevingen i det enkelte prosjektet benyttes den virkelige gjennomsnittsinntekten pr. passering som indikator på økonomien i prosjektet. Dette omtales som den «faktisk gjennomsnittstakst». Vegdirektoratet fører tilsyn med AutoPASS-utstedere og teknisk utstyr som er godkjent etter utstederforskriftens bestemmelser.

I tråd med pkt. 6.3 i mal til finansieringsavtale mellom bompengeselskapene og oppdragsgiver, har Vegdirektoratet rett til å innhente nødvendig informasjon fra oppdragsgiverne om bruk av bompenger. Dette for å sikre at bruken av bompenger er innenfor rammen av det veglovas § 27 gir åpning for.

De årlige planene for gjennomføring av tilsyn og tilsynsrapporter gjøres tilgjengelig på autopass.no.

7 Oppstart, drift og avvikling

7.1 Oppstart av et bompengeprojekt

Når Vegdirektoratet har mottatt delegert fullmakt til gjennomføring av stortingsvedtak vedrørende et bompengeprojekt, utarbeides en prosjektavtale som sendes det aktuelle bompengeselskapet for vurdering. Avtalen undertegnes så snart partene er enige om innholdet.

I noen tilfeller vil et bompengeprojekt gå over flere fylkesgrenser. I tilfeller der fylkene har eierskap i ulike bompengeselskap, avklares det i hvert enkelt tilfelle hvilket selskap som tildeles innkrevingen og finansieringsforpliktelsene. Dette skal da framgå av stortingsproposisjonen.

Med den retten til bompenginnkreving prosjektavtalen gir bompengeselskapet, utarbeider selskapet et utkastet til finansieringsavtale som sendes den aktuelle oppdragsgiver. Hvem som er oppdragsgiver i det enkelte prosjektet, går normalt fram av stortingsproposisjonen om prosjektet.

I utbyggingsprosjekter organisert som en pakke og fylkesvegprosjekter på tvers av fylkesgrensene vil det som oftest være flere aktører på utbyggersiden. I slike utbyggingsprosjekter må partene bli enige seg imellom om hvem som skal ivareta oppdragsgiveransvaret overfor bompengeselskapet. Alle senere spørsmål knyttet til forhold mellom utbyggerne om tilretteleggingsansvar, rekvireringsbehov m.v., må avklares internt. Kommunikasjonen mot bompengeselskapet skal kun gå via den part som innehar oppdragsgiveransvaret. I bompengepakker gjelder dette også takstspørsmål. Den part med oppdragsgiveransvar, framskaffer nødvendig tilslutning til takstendringer. På samme måte må oppdragsgiver sikre at alle vegeiere som er berørt av innkrevingen, sikrer forskriftsmessig skilting i perioden innkrevingen pågår.

Er det forutsatt garantier for bompengeselskapets låneopptak, må bompengeselskapet sikre seg en garantierklæring/-avtale med garantist(er) før det foretas låneopptak.

Det er etter prosjektavtalen bompengeselskapet som beslutter når innkrevingen kan starte.

7.2 Roller ved innkreving av bompenger

En oppdragsgivers rett til rekvirering av bompenger er regulert gjennom en finansieringsavtale mellom den aktuelle oppdragsgiver og bompengeselskap. Diskusjonspunkter mellom partene ved inngåelse av en finansieringsavtale vil bl.a. være oppdragsgivers rekvisisjonsplan og plikter knyttet til tilrettelegging og tilbakeføring av infrastrukturen som følge av bompengeselskapets rett til bompenginnkreving. Avtalen undertegnes når partene er enige.

Det er oppdragsgiver som vegeier som skal sikre forskriftsmessig skilting av der innkrevingen pågår. Skiltingen skal følge [vegnormal N300: Trafikkskilt](#).

All bompenginnkreving på det offentlige vegnettet skal skje gjennom AutoPASS Samvirke. Dette er nettverket for elektronisk innkreving av bompenger på det offentlige vegnettet og for innkreving av ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge.

Det er AutoPASS-utstederne som står for innkreving av bompenger fra kjøretøy med brukeravtale og brikke. Bompengeselskapene selv står ansvarlig for innkreving av bompengene fra kjøretøy uten brukeravtale og brikke.

Når det gjelder relasjonen mellom bompengeselskapet og AutoPASS-utsteder, herunder utstederavtalen vises det til områdeerklæringen.

For å sikre økonomien i eget prosjekt, kan bompengeselskapet søke takstvedtak i tråd med forutsetningene gitt i prosjektavtalen. Vegdirektoratet behandler søknaden og er vedtaksmyndighet.

Bompengeselskapet må sikre seg at det foreligger et takstvedtak i god tid før oppstart av innkrevningen.

Ved søknader om endringer i gjennomsnittstaksten og taksten for gasskjøretøy må søknaden følges av en tilslutning fra eventuelle garantister. Ved endringer i rabatten for nullutslippskjøretøy må det i tillegg foreligge lokalpolitisk tilslutning fra kommunen der innkrevningen foregår.

I prosjekter som er definert som bypakke, skal alle søknader om takstendringer følges av tilslutning fra partene på oppdragsgiversiden og eventuelle garantister.

Når det foreligger et takstvedtak, skal bompengeselskapet kunngjøre dette og bekjentgjøre brukernes rett til å klage. Dette i tråd med forvaltningslovens bestemmelser. Takstvedtak kunngjøres senest fire uker før ny takst innføres. Kunngjøringen kan skje på bompengeselskapets nettsider og gjennom de kanaler bompengeselskapet ellers finner det mest hensiktsmessig for å nå fram til publikum. Bompengeselskapet dekker kostnadene til kunngjøringen.

Takstvedtak skal betraktes som enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Dette gir brukerne anledning til å klage på slike vedtak innen forvaltningslovens frister på tre uker. Klager på takstvedtak sendes Vegdirektoratet som har fattet takstvedtaket. Dersom vedtaket fastholdes, sender Vegdirektoratet klagen med sin innstilling til Samferdselsdepartementet. Klager informeres om innstillingen og har 14 dagers frist til å komme med uttalelse/tilleggsopplysninger.

7.3 Nærmere om takstsøknader

7.3.1 Takstvedtak ved oppstart av innkrevningen og ved endring av takstopplegg

I prosjekter med etterskuddsinnkreving vil bompengeselskapet ved oppstart av innkrevningen ha informasjon om lånebetingelser og samlet gjeld. Søknaden om takstvedtak fra bompengeselskapet skal baseres på oppdaterte vurderinger av økonomien i prosjektet der samlet gjeld og lånebetingelser hensyntas. Det tas høyde for usikkerhet om trafikkutvikling og renteutvikling. På bakgrunn av nye beregninger kan det foreslås endringer i gjennomsnittstakst som er lå til grunn i bompengeproposisjonen, men innenfor fastsatte rammer.

Bompengeselskapet sender søknaden til Vegdirektoratet. Ved søknad om endringer gjennomsnittstaksten skal søknaden følges av dokumentert tilslutning fra garantisten(e).

Vegdirektoratet kan fatte takstvedtak som avviker fra det som lå til grunn i bompengeproposisjonen, innenfor de rammene som framkommer av denne, og etter at det foreligger nødvendig tilslutning fra garantister eventuelt lokalpolitisk tilslutning.

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

I takstvedtaket legges det opp til at gjennomsnittstaksten skal evalueres etter ett til to års drift og deretter årlig. I takstvedtak for bompengepakker med parallellinnkreving benyttes den gjennomsnittstaksten som lå til grunn for stortingets behandling av saken.

7.3.2 Evaluering av takstvedtak

Etter ett til to års drift av bompengerevisjonen vil trafikkvolum og -fordeling på takstgrupper, takstklasser og ulike fritaks- og rabattordninger være kjent. På bakgrunn av dette skal bompengeselskapet foreta en nye vurderinger av nødvendig gjennomsnittstakst for nedbetaling av lånet innen fastsatt tidsramme for bompengerevisjonen. Om ønskelig kan vurderingen skje i dialog med Vegdirektoratet.

Eventuelle søknad om justeringer av gjennomsnittstakst og grunntakster med tilslutning fra eventuelle garantister, sendes Vegdirektoratet på vanlig måte.

7.3.3 Takstjustering i henhold til prisstigning

Som hovedregel skal bompengeselskapet årlig vurdere takstene med utgangspunkt i selskapets økonomi og forutsetningene ved stortingsbehandlingen, herunder om konsumprisveksten gir utslag på fastsatt gjennomsnittstakst. Det er bompengeselskapet som søker om prisjustering av gjennomsnittstakst og foreslår fordeling på takstgrupper og eventuelt takstklasser. Om nødvendig kan Vegdirektoratet meddele bompengeselskapet om at det bør søke om justering dersom prisutviklingen tilsier dette. Det presiseres likevel at det ikke er nødvendig å heve takstene hvert år, så lenge takstene over tid følger utviklingen i konsumprisindeksen. Dersom takstene i noen år har ligget etter prisstigningen, kan justeringen være noe større enn den aktuelle prisstigningen. Grunntakstene skal avrundes til nærmeste hele krone. I bypakker må prisjusteringen ha lokalpolitisk tilslutning før nytt takstvedtak fattes av Vegdirektoratet.

7.3.4 Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst

Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene for å sikre økonomien i prosjektet. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra eventuelle garantist(er) før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak. I bypakker må man i tillegg ha lokalpolitisk tilslutning fra berørte kommuner.

7.3.5 Senere endring av gjennomsnittstakst

Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig bedre eller dårligere enn forutsatt kan det være aktuelt å endre gjennomsnittstaksten. Et takstvedtak om nedsetting av gjennomsnittstaksten betinger tilslutning fra garantisten(e). Utelatt prisjustering av gjennomsnittstaksten over en lengre periode vil i realiteten medføre en redusert faktisk gjennomsnittstakst for prosjektet. Å utelate prisjustering over en lengre periode betinger derfor tilslutning fra garantisten(e) før Vegdirektoratet kan godkjenne dette. For prosjekter med dårlig økonomi har Vegdirektoratet etter søknad fra bompengeselskapet myndighet til å øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent ut over prisstigning og/eller øke bompengeperioden med inntil 5 år dersom det ligger fullmakt i stortingsproposisjonen for slik økning. Søknad om økning i gjennomsnittstaksten betinger tilslutning fra garantisten(e).

Større endringer i bompengerevisjoner utover rammene som er fastlagt i bompengerevisjonen må forelegges Samferdselsdepartementet som vurderer om revidert finansieringsopplegg skal forelegges Stortinget. I slike tilfeller må det utarbeides et revidert faglig grunnlag. Normalt vil det også være nødvendig med en ny lokalpolitisk behandling. Denne prosessen gjelder ikke for bompengepakker, herunder bypakker med parallellinnkreving. Garantier gitt bompengepakker åpner ikke for utvidet innkrevingstid eller å øke fastsatt gjennomsnittstakst med 20 prosent. Lavere inntekter betyr at oppdragsgiver må tilpasse utbyggingen til ny inntektsramme (porteføljestyres).

7.4 Bompengeselskapenes forvaltning av rabatter og fritak

Bompengeselskapets behandling av søknaden er et enkeltvedtak etter forvaltningslovens § 2 b. Fritak betinger gyldig brukeravtale og brikke.

Innvilget søknad om fritak skal inneholde betingelser for fritaket. Vedtak om fritak gjelder fra vedtakstidspunktet og har ikke tilbakevirkende kraft. Dersom det allerede er gitt fritak for et kjøretøy av et bompengeselskap basert på fremlagt dokumentasjon anses det som mislighold om samme dokumentasjon benyttes til å søke fritak fra et annet bompengeselskap for et annet kjøretøy. Det er også å anse som mislighold om kjøretøyet som er innvilget fritak benyttes til andre formål enn forutsetningene for fritaket.

Bompengeselskapene skal ha oversikt over gjeldende fritak.

Bompengeselskapet skal informere fritaksinnehaver dersom fritaket av ulike grunner endres eller faller bort.

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

7.5 Avvikling av en bompengeinnkreving

Med utgangspunkt i bestemmelsene i bompengeavtalen, er det bompengeselskapets ansvar å beslutte når en innkreving kan avsluttes. Finansieringsavtalen gir føringer for samhandlingen mot oppdragsgiver når det gjelder stans i innkrevingen og avvikling av bomstasjonsområdene.

Avvikling av et bompengeprosjekt er avhengig av om bompengeselskapet er organisert etter prosjekt- eller konsernmodellen. Er innkrevingen organisert som et prosjekt er det prosjektet som må avvikles, mens om innkrevingen er lagt til et eget datterselskap må selskapet avvikles. I begge tilfellene må det skilles mellom den tekniske, og den formelle og juridiske avviklingen av bompengeprosjektet.

Når det gjenstår om lag to år av innkrevingsperioden skal bompengeselskapet utarbeide en plan for avviklingen. Låneavtaler og forpliktelser må gjennomgås, og det må lages en tids- og arbeidsplan for å få gjort de nødvendige vedtak om avvikling av bompengeprosjektet med inngåtte avtaler.

Det er anledning til å beregne inntil om lag én måneds ekstra innkreving for å dekke uforutsette ekstrautgifter og/eller dekke svikt i bompengeinntekter. Avviklingskostnader skal bare omfatte kostnader knyttet til selve bompengeinnkrevingen. I planen for avviklingen av vegkantutstyret må selskapet innhente nødvendige innspill fra oppdragsgiver slik at nødvendige rekvireringer for istandsetting av veg er tatt med i planen.

Eksakt tidspunkt skal bestemmes så tidlig som mulig, men senest tre måneder før stenging. Vegdirektoratet skal informeres om tidspunktet for stans av innkreving så snart dette er fastsatt. Bompengeselskapet har for øvrig ansvar for tilfredsstillende kunngjøring av stans i innkrevingen overfor trafikantene.

I forbindelse med avvikling skal det fra første stund gis klart og tydelig signal for alle passerende kjøretøy om at innkreving er stoppet, noe som kan inkludere demonterte/tildekkede skilt. Det er derfor viktig å sikre at oppdragsgiver er tilstrekkelig informert om sluttdato.

Leverandører av vegkantutstyr, kjerneløsningen og andre relevante aktører må varsles om sluttidspunktet på forhånd, slik at de kan forberede systemteknisk avslutning inkludert stopp i innlesing av passeringer.

Oppløsning av et prosjektselskap er regulert i aksjeloven. Det er gitt innstrammende rammer for tilbakebetaling av aksjekapital gjennom bompengavtalen. Uansett organisering av innkrevingen, må bompengeselskapet sikre regnskapsføring i tråd med regnskapslovens regler. I tråd med bokføringsloven § 13 kreves det at deler av regnskapsmaterialet skal oppbevares i minst 5 år etter den endelige avviklingen av prosjektselskapet.

7.6 Disponering av eventuelle gjenværende midler

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

Vedlegg 1: Kilder og grunnlagsdokumenter

1. Lover/forskrifter

Lov/Forskrift	Merknad
Lov om vegar (veglova)	Hjemmel til bompengefinansiering jf. §27
Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)	Obligatorisk brikke for kjøretøy over 3500 kg, §13
Lov om kommuner og fylkeskommuner av (kommuneloven)	Garantistillelse
Lov om bokføring (bokføringsloven)	§13 om oppbevaring
Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)	
Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven)	
Forskrift om betaling av bompenge	Om plikten til betaling av bompenge
Forskrift om innkreving av bompenge fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg	Bestemmelser ved innkreving av bompenge på TEN-T-nettet og motorveger
Forskrift om krav til bruk av elektronisk Betalingsenhet i motorvogner over 3 500 kg.	Obligatorisk brikke for kjøretøy over 3500 kg
Forskrift om utstedervirksomhet for bompenge og ferjebilletter (utstederforskriften).	Regulering av AutoPASS Samvirke
Forskrift om pengepolitikken	Angir hvilken prisstigning som skal ligge til grunn for beregning av fremtidige bompengeneinntekter og innkrevingkostnader
Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)	Om løyve

2. Grunnlagsdokumenter (proposisjoner, stortingsmeldinger og innstillinger)

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

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

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Endringar i veglova og vegtrafikkloven	Prp. 81 L (2011-2012) og Innst. 290 L (2011-2012)	<ul style="list-style-type: none"> Kommuner kan bruke bompengeneinnkrevningen for å redusere trafikken i perioder med høy luftforurensing - beredskapstakster
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 Tidsdifferensierte takster - kjøprising Bruk av bompengefinansiering i byområder Et felles regelverk for trafikantbetaling i by
Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak	Prop. 87 S (2017-2018)	<ul style="list-style-type: none"> Nullutslippskjøretøy skal ha takst på mellom 0 og 50 % av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.
Endring i vegloven	Prop. 82 L (2016-2017)	<ul style="list-style-type: none"> §27 Åpner for bompenge som trafikkregulerende virkemiddel i byområder, herunder miljødifferensiering av takster.
Nasjonal transportplan 2018-2029	Meld St 33 (2016-2017)	<ul style="list-style-type: none"> Bompengereform Nullutslippskjøretøy Miljø- og tidsdifferensierte takster Bymiljøavtaler/byvekstavtaler Bypakker i mindre byområder
Gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering	Prop. 41 S (2017-2018)	<ul style="list-style-type: none"> I OPS-prosjekter vil bompengeselskapet ha inntektsrisikoen for bompengeinntektene
Melding til Stortinget. På rett vei. Reformen i veisektoren.	Meld. St. 25 (2014-2015)	<ul style="list-style-type: none"> Utbyggingsselskap for veg Rammeverk for offentlig-privat-samarbeid Bompengereform
Statsbudsjettet 2016	Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016)	<ul style="list-style-type: none"> Opprettelse av Nye Veier AS Etablering av fem nye bompengeselskap Utskilling av utstederrollen Endret takst- og rabattstruktur Kriterier for inndeling i takstklasser
Statsbudsjettet 2017	Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017)	<ul style="list-style-type: none"> Rabatt for M1 kjøretøy uavhengig av vekt. Om risikohåndtering og bruk av gjennomsnittstakst. Alternativ bruk av ferjetilskudd Samferdselsdepartementet kan endre takstar og rabattar i bompengeprojekt som er behandla av Stortinget. Endringa skal vere i samsvar med prinsippa for tilskotsordninga på kap. 1330, post 75 (no kap. 1320. post 73) og rutinane for handtering av usikkerheit i bompengeproposisjonar som blei fastlagde gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2016–2017). Beregningstekniskrente slås fast til 5,5-6,5 prosent

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Statsbudsjettet 2018	Prop. 1 S (2017-2018)	<ul style="list-style-type: none"> • Kap. 1330 Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.
Kommuneproposisjonen for 2016	Prop. 121 S (2014-2015), side 77, og Innst. 375 S (2014-2015)	<ul style="list-style-type: none"> • I innstillingen åpnes det for innkreving utover 20 år i ferjeavløsningsprosjekter
Statsbudsjettet for 2019	Prop. 1 S (2018-2019), side 223	<ul style="list-style-type: none"> • Ferjeavløsningsmidler
Endringer i vegtrafikkloven	Prop. 6 L (2018-2019)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner.
Statsbudsjettet for 2023	Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023)	<ul style="list-style-type: none"> • Endring i betaling fra nullutslippskjøretøy. • Maksimal betaling fra nullutslippskjøretøy er 70 prosent av det konvensjonelle kjøretøy betaler. • For takstopplegg med miljødifferensiering er utgangspunktet takstklasse bensin/Euro VI for henholdsvis takstgruppe 1 og 2.

3. Brev fra/til Samferdselsdepartementet

Brev	Kommentar
Brev av 26. mars 1990 med vedlagt: Vurdering fra Lovavdelingen om tidsdifferensierte bompengesatser mv	<ul style="list-style-type: none"> • Tidsdifferensiering så lenge det ikke primære mål er å være trafikkregulerende (Vegtrafikkloven endret).
Brev av 05. februar 1991 med vedlegg: Delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprosjekter	<ul style="list-style-type: none"> • Delegering av takstmyndighet
Brev av 21. april 1992: Takstretningslinjer for bompengeprosjekter	<ul style="list-style-type: none"> • Div. endringer i takstretningslinjene, herunder i forhold til passasjerbetaling i ferjeavløsningsprosjekter mv)
Brev av 28. august 1992: Fritak for funksjonshemmede for betaling av bompenger	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (Fritak for funksjonshemmede i bomringer)
Brev av 18. januar 1995: Myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (Myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak)
Brev av 23. desember 1996: Fritak for bompenger for el.bil	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (fritak for bompenger for elbil) Regjeringen legger nå opp til at det lokalt kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy i alle bompengeanlegg. Takstene kan variere mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.
Brev av 8. januar 2003: Arbeidet med Bybanen i Bergen	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av bompenger (innholdet i transportmessig beste tilbudet)
Brev av 15. september 2006: Forflytningshemmede i trekantsambandet	<ul style="list-style-type: none"> • Takst
Brev av 30. mars 2007: Tilleggsavtale mellom Norge og NATO om opprettelse av drift av internasjonale militære hovedkvarter	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (det gis ikke fritak for NATO- kjøretøy)
Brev av 11. juni 2008: Oslopakke 3 takst for maxitaxier	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (maxitaxi behandles på samme måte som lett taxi i Oslo pakke 3)
Brev av 13. oktober 2008: Hydrogenbiler og bompenger	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (fritak for hydrogenbiler)
Brev av 22. mai 2009: 10 prosent rabattsystem AutoPASS	<ul style="list-style-type: none"> • 10 prosent rabatt på takstene ved bruk av godkjentbrikke)
Brev av 03. juli 2009: Ekstern kvalitetssikring i Tidligfase (KS1) – rammer i samband med neste rullering av Nasjonal transportplan	<ul style="list-style-type: none"> • KS1

Brev	Kommentar
Brev av 11. september 2009: Etatenes oppfølging av krav til nye bypakker	<ul style="list-style-type: none"> • Bypakker
Brev av 19. februar 2010: Forvaltningsreformen – styring av investeringsprosjekter på fylkesvegnettet	<ul style="list-style-type: none"> • Ekstern kvalitetssikring og fylkesvegprosjekter
Brev av 23. februar 2010: Betaling av bompenger for diplomater i Oslopakke 3	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (Diplomater skal fritas for bompenger i Oslopakke 3)
Brev av 16. desember 2011: Retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprojekter	<ul style="list-style-type: none"> • Takst (innføring av passeringstak)
Brev av 14. juni 2012: Bompengefinansiering av jernbane	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativ bruk av bompenger. SD legger til grunn at bompenger i bypakker kan brukes til jernbane med samme forutsetninger som for trikk, bybane og T-bane.
Brev av 10. september 2012: Kjøprising	<ul style="list-style-type: none"> • Vurdering av handlingsrom
Brev av 14. november 2012: Forutsetninger om lånerente i bompengeproposisjoner.	<ul style="list-style-type: none"> • Ved beregning av bompengedraget skal beregningsteknisk lånerente skal settes til 5,5 prosent de første 10 årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent
Brev av 17. mars 2017: Ny rolle og ansvarsdeling i bompengesektoren	<ul style="list-style-type: none"> • Orientering om ny rolle- og ansvarsfordeling i bompengesektoren. • SVV – Bompengeselskapene • Myndighetsoppgaver • Samordningsoppgaver • Operative oppgaver
Brev av 6. juli 2017: Nye systemløsninger	<ul style="list-style-type: none"> • SVV har ansvar for å anskaffe og få på plass den felles kjerneløsningen- bompengeselskapene skal overta ansvaret for kjerneløsningen når den er kommet i drift. • Utstederrollen skal skilles fra RBPS
Brev av 21. desember 2018 – Endringer i takstretningslinjer	<ul style="list-style-type: none"> • Endringer i fritaksordningen
Brev av 2. april 2019: Differensiering av bomtakster for nullutslippskjøretøy og biogassdrevne tunge kjøretøy.	<ul style="list-style-type: none"> • Nullutslippskjøretøy
Brev av 28. februar 2018: Overordnede måleindikatorer (KPIer) for oppfølging av de regionale bompengeselskapene	<ul style="list-style-type: none"> • KPI-rapportering skal være på aggregert nivå for hvert regionalt bompengeselskap, men likevel kunne skille mellom kostnadene i ulike typer prosjekt. • KPI- måleindikatorer supplement til den årlige rapporteringen
Brev av 4. juni 2018: Bompengereformen - noen oppfølgingspunkter	<ul style="list-style-type: none"> • Fem bompengeselskap • Oppfølging av Bompengeselskapene • Rolle- og ansvarsdeling i ny organisering • Ny takst- og rabattstruktur • Utskilling av utstederrollen
Brev av 13. desember 2017 om garantivedtak	<ul style="list-style-type: none"> • Innhold i garantivedtak fra fylke og kommune

Brev	Kommentar
Brev om delegasjon av myndighet for oppfølging av bompengeselskapene.: <ul style="list-style-type: none"> • brev av 16. november 2018: Bompengeselskapet Nord • brev av 18. desember 2017: Ferde • brev av 23. november 2017: Fjellinjen • brev av 23. november 2017: Vegamot • brev av 23. november 2017: Vegfinans 	<ul style="list-style-type: none"> • Delegasjon av myndighet til å følge opp bompengeselskapene
Supplerende tildelingsbrev nr. 7 av 21. juni 2021 om arbeid med bompengeproposisjoner for fylkesvegprosjekter	<ul style="list-style-type: none"> • Rutiner overfor departementet når det gjelder forslag til bompengefinansiering av fylkeskommunale prosjekter.
Brev av 18. juni 2019 om innstramming av bruk av bom på sideveg.	<ul style="list-style-type: none"> • Prosjekt som krever bom på sideveg skal avklares med departementet.
Brev av 14. november 2019 om presisering av finansiering av prosjekter med bom på sideveg	<ul style="list-style-type: none"> • Innstramming i bruk av bom på sideveg gjelder finansiering av riksvegprosjekter.
Brev av 5. juli 2022 delegering av fullmakt til å fatte takstvedtak knyttet til gassdrevne kjøretøy (GA) i takstklasse 2 (tunge kjøretøy) -	<ul style="list-style-type: none"> • Innføring av egen takstklasse for gass I takstgruppe2 I miljødifferensierte takstopplegg.
Brev av 21.04.2023 om fritak for betaling i bompengeanlegg	<ul style="list-style-type: none"> • Fritak for Natokjøretøy med kriterier
Brev av 12.05.2023 om endring i takstretningslinjene	<ul style="list-style-type: none"> • Timesregel – ikke betinget gyldig brukeravtale og brikke der timesregelen brukes som avbøtende tiltak for nytteprinsippet.

4. Andre dokumenter

Dokument	Merknad
Mal for standardavtale mellom SVV og bompengeselskapene, sist endret 17.11.2008	<ul style="list-style-type: none"> • Gammel bompengeselskapene. Er nå erstattet med nytt avtaleregime i tråd med bompengereformen.
Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegerferjer.	<ul style="list-style-type: none"> • Fastsatt av Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 22.02.2016, sist revidert 10.11.2017.
Riksregulativet for ferjetakster	<ul style="list-style-type: none"> • Takst på ferjer i samband hvor betaling med ferjekort er mulig
AutoPASS-regulativet for ferjetakster	<ul style="list-style-type: none"> • Takst på ferjer i samband hvor betaling med brikker er mulig
Takstretningslinjer	<ul style="list-style-type: none"> • Se autopass.no

5. EU-direktiv

Dokument	Merknad
Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2022/362 av 24. februar 2022 om endringer i direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, om avgifter på kjøretøy som benyttes på definert infrastruktur (Eurovignettordning)	<ul style="list-style-type: none"> • Avventer norsk posisjon.

<p>Europarlamets- og rådsdirektiv (EU) 2019/520 av 19. mars 2019, om interoperabilitet mellom elektroniske vegavgiftssystemer og om å lette utveksling over landegrensene om opplysninger om manglende betaling av vegavgifter i Unionen (EETS-direktivet)</p>	<ul style="list-style-type: none">• Implementering pågår
--	--