





**Statens vegvesen**

## **Bompengeprosjekter**

Januar 2001

## **Håndbøker i Statens vegvesen**

Dette er en håndbok i Vegvesenets håndbokserie, en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten - håndbok 022.

Det er Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Ansvar for grafisk tilrettelegging og produksjon har Grafisk senter i Vegdirektoratet

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

- Nivå 1 - Rød farge på omslaget - omfatter forskrifter, normaler og retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.
- Nivå 2 - Blå farge på omslaget - omfatter veiledninger, lærebøker og vegdata godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

### **Bompengeprosjekter**

Nr.102 i Vegvesenets håndbokserie

Forsidetegning: Arild Solerød

Opplag: 800

Trykk: Trykkpartner A/S

ISBN 82-7207-509-1



## Forord

Formålet med denne håndboken er å gi en samlet framstilling av rammevilkårene for nye bompengeprojekter på offentlig veg. Noe avhengig av inngåtte avtaler, vil vilkårene også gjelde for igangværende bompengeprojekter.

Målgruppen er saksbehandlere og saksansvarlige i bompengeselskaper, på vegkontor og i Vegdirektoratet, og andre som skal utrede eller følge opp bompengeprojekter.

Håndboken tar utgangspunkt i "vanlige" bompengoordninger, det vil si bompengefinansiering av et enkelt utbyggingsprosjekt. Mer kompliserte løsninger som bompengeringer, prosjekter som finansieres fra mange kilder eller som omfatter mange typer utbyggingstiltak, er noe omtalt til slutt i håndboken. For slike prosjekter er det en rekke forhold som må avklares spesielt, og nær kontakt med Vegdirektoratet i utredningsfasen er nødvendig. Håndboken gjelder ikke for bompengeneinnkreving på private veger, men en beskrivelse av betingelser for bompenger på private veger er gitt i kapittel 9.7.

Inngåelse av avtale mellom Staten og bompengeselskapet er delegert til Vegdirektoratet under forutsetning av at en standard avtaletekst legges til grunn.

Standard bompengesavtale bygger på forutsetninger gitt i stortingsdokumenter, lover, forskrifter og brev fra Samferdselsdepartementet. Som følge av endrede signaler fra departementet eller Stortinget, kan det bli gjort endringer i standardteksten. For igangværende prosjekter skal utgangspunktet være den avtale som faktisk er inngått.

Håndboken skal være et hjelpemiddel ved innledende vurderinger av mulighetene for å finansiere en vegutbygging med bompenger. Krav til finansieringsopplegg, organisering og oppretting av bompengeselskap og formell behandling av en bompengesaker, blir grundig gjennomgått.

Håndboken skal også være til hjelp i den daglige driften av selskapene. Regler for endringer i takstene og for kontakt med og

rapportering til Statens vegvesen, er grundig gjennomgått.

Fra planleggingen starter til bompengeneinnkrevingen opphører, vil det være mange ansvarlige for saksbehandlingen, særlig i Statens vegvesen, men også i bompengeselskapene. For å lette oversikten og som et hjelpemiddel for kontroll av at nødvendige rutiner blir fulgt, er det utarbeidet et forslag til system for dokumentasjon av alle opprinnelige og endrede forutsetninger for prosjektet gjennom hele prosjektets levetid.

I vedlegg til håndboken er standard avtaletekster gjengitt. Her er også takstretningslinjer og utdrag av aktuelle lov- og forskriftstekster tatt inn. Fordi det kan skje endringer i disse tekstene hyppigere enn denne håndboken blir revidert, bør det, når det er av betydning, kontrolleres om det foreligger nyere utgaver av de aktuelle bestemmelsene. Det er også tatt inn en kilderegister (vedlegg 6) som viser hvilke dokumenter håndboken bygger på, blant annet stortingsdokumenter, brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet og fra Vegdirektoratet til vegkontorene. Til slutt i håndboka er det et stikkordregister med henvisning til håndbokkapittel eller punkter i avtaler eller takstretningslinjene.

Det arbeides også med en håndbok om bomstasjoner som skal ta for seg mer tekniske forhold ved valg av innkrevingssystem og utforming av bomstasjoner. Disse to håndbøkene vil supplere hverandre.

Håndboken er utarbeidet i samarbeid med sivilingeniør Ragnar H. Nilsen, Scandiaconsult AS, for Trafikkavdelingen i Vegdirektoratet. Håndboken bygger på et tidligere utkast utarbeidet i Vegdirektoratet i tida 1990-93. Grunnlaget for kapitlet om bompenger på private veger er skrevet av advokat Erik Gauer. Boken er illustrert av Arild W. Solerød.

Vegdirektoratet, januar 2001



<b>FORORD</b>	<b>3</b>
<b>SAMMENDRAG</b>	<b>9</b>
<b>1. FINANSIERINGSFORMER OG FORMÅL</b>	<b>15</b>
<b>1.1 AVGIFTSTYPER</b>	<b>15</b>
1.1.1 Innledning	15
1.1.2 Bompenger	15
1.1.3 Lokal øremerket drivstoffavgift	16
1.1.4 Annen øremerking av avgiftsmidler	17
1.1.5 Oblat- eller vignettordninger	17
1.1.6 Vegprising	17
1.1.7 Offentlig Privat Samarbeid (OPS)	17
<b>1.2 BOMVEGSYSTEMER</b>	<b>18</b>
1.2.1 Åpne systemer	18
1.2.2 Lukket system	18
1.2.3 Bomringer og sonesystemer	18
<b>1.3 INNKREVIINGSTYPER</b>	<b>19</b>
1.3.1 Etterskuddsinnkreving	19
1.3.2 Parallellinnkreving	19
1.3.3 Forhåndsinnkreving	19
<b>2. FORMELL BEHANDLING AV BOMPENGEPROSJEKTER</b>	<b>20</b>
<b>2.1 INNLEDNING</b>	<b>20</b>
<b>2.2 FORHOLDET MELLOM PLANSAK OG BOMPENGESEK</b>	<b>20</b>
<b>2.3 FORBEREDEISE AV BOMPENGEPROSJEKTER</b>	<b>20</b>
2.3.1 Bompengeutredning	20
2.3.2 Forhånds vurderinger	21
2.3.3 Kostnader	21
2.3.4 Trafikkgrunnlag	22
2.3.5 Finansieringsplan og -analyse	23
2.3.6 Følsomhetsanalyse	23
<b>2.4 LOKAL BEHANDLING</b>	<b>23</b>
2.4.1 Prinsippvedtak om bompengefinansiering	23
2.4.2 Forpliktende vedtak om bompengefinansiering	24
<b>2.5 SENTRAL BEHANDLING</b>	<b>24</b>
2.5.1 Forberedelse for stortings-behandling	24
2.5.2 Behandling i Stortinget	24
<b>2.6 ENDRINGER I VEDTATTE BOMPENGEPROSJEKTER</b>	<b>25</b>
<b>3. BOMPENGESELSKAPET</b>	<b>27</b>
<b>3.1 SELSKAPETS OPPGAVER</b>	<b>27</b>
<b>3.2 SELSKAPSFORM</b>	<b>27</b>
<b>3.3 TIDSPUNKT FOR OPPRETTELSE AV BOMPENGESELSKAPET</b>	<b>28</b>
<b>3.4 AVTALER</b>	<b>28</b>
3.4.1 Bompengeavtalen	28

3.4.2 Driftsavtale	29
3.4.3 Tilleggsavtaler	29
<b>3.5 RETTIGHETER OG BETINGELSER FOR SELSKAPET</b>	<b>30</b>
3.5.1 Rettigheter	30
3.5.2 Bompengeneinnkreving	30
3.5.3 Annen virksomhet	30
3.5.4 Krav til selskapet	31
3.5.5 Tilbakebetaling av aksjekapital	31
3.5.6 Forsikringer	31
3.5.7 Krav til regnskap	32
3.5.8 Årsberetning og andre oppgaver	32
3.5.9 Bompengeselskapenes forhold til forvaltningsloven og offentlighetsloven	32
<b>4. FINANSIERINGSOPPLEGG</b>	<b>34</b>
<b>4.1 FORUTSETNINGER</b>	<b>34</b>
4.1.1 Anleggskostnader	34
4.1.2 Bompengandel, takster og bompengeperiode	34
4.1.3 Trafikkgrunnlag	35
4.1.4 Driftskostnader	35
4.1.5 Prisstigning og rentenivå	35
<b>4.2 FINANSIERINGSPLAN OG FØLSOMHETSANALYSE</b>	<b>36</b>
4.2.1 Finansieringsplan	36
4.2.2 Beregningsmodell	36
4.2.3 Følsomhetsanalyse	36
<b>4.3 BOMPENGEFINANSIERING</b>	<b>37</b>
4.3.1 Finansieringskilder	37
4.3.2 Lånetyper	37
4.3.3 Obligasjonslån	37
4.3.4 Valutalån	38
4.3.5 Rente og rentebindingstid	38
4.3.6 Opptak av lån	38
<b>4.4 GARANTIER</b>	<b>39</b>
4.4.1 Bankgaranti	39
4.4.2 Fylkeskommunal og kommunal garanti	39
4.4.3 Pant	40
4.4.4 Betinget refusjon	40
<b>4.5 FORVALTNING AV BOMPENGEMIDLENE</b>	<b>43</b>
<b>5. TAKSTSYSTEM</b>	<b>44</b>
<b>5.1 TAKSTRETNINGSLINJER</b>	<b>44</b>
<b>5.2 TAKST- OG RABATTSYSTEMER</b>	<b>44</b>
5.2.1 Standard takstsystem	44
5.2.2 Standard rabattsystem	44
5.2.3 Spesielle regler for ferjeavløsningsprosjekter	45
5.2.4 Spesialordninger	45
<b>5.3 BETALINGSMÅTER</b>	<b>46</b>
5.3.1 Kontant betaling	46
5.3.2 Klippekort	46
5.3.3 Verdikort	46

5.3.4 Etterskuddsbetaling	46
<b>5.4 FRITAKSORDNINGER</b>	<b>47</b>
<b>5.5 TILLEGGSAVGIFTER</b>	<b>47</b>
<b>5.6 INNBYTTE AV KORT, TAPTE KORT</b>	<b>47</b>
<b>5.7 ELEKTRONISK INNKREVIING</b>	<b>47</b>
<b>5.8 ENDRINGER I TAKSTSYSTEMET</b>	<b>48</b>
5.8.1 Takstjustering i takt med prisstigning	48
5.8.2 Andre takstendringer	49
5.8.3 Godkjenning av nye takstsystem. Endring av takstsystemene.	49
<b>5.9 KLAGEBEHANDLING</b>	<b>50</b>
<b>6. ANLEGGSSFASEN</b>	<b>51</b>
<b>6.1 DEFINISJON AV PROSJEKTET. KOSTNADSOVERSIKT</b>	<b>51</b>
6.1.1 Avtaleverket	51
6.1.2 Kostnadsoversikt ved Stortingsbehandlingen	51
6.1.3 Endringer i kostnadsoverslag ved mer detaljert planlegging	52
6.1.4 Andre endringer	52
6.1.5 Senere endringer forelagt for og vedtatt av Stortinget	52
<b>6.2 ANLEGGSSFASEN</b>	<b>53</b>
6.2.1 Ansvarsfordeling	53
6.2.2 Overføring av midler	54
6.2.3 Åpningstidspunkt	54
6.2.4 Avklaring av endelige kostnader, ansvar ved avvik fra avtalte kostnader	55
<b>6.3 INNKREVIINGSSYSTEMET</b>	<b>56</b>
6.3.1 Ansvarsfordeling	56
6.3.2 Planlegging, godkjenning, innkjøp	57
6.3.3 Igangsetting	58
6.3.4 Overtagelse	58
<b>7. DRIFTSFASEN</b>	<b>59</b>
<b>7.1 DRIFT AV INNKREVIINGSSYSTEMET</b>	<b>59</b>
7.1.1 Avtaleverket	59
7.1.2 Driftsavbrudd	60
<b>7.2 ENDRINGER I TAKST- OG INNKREVIINGSSYSTEMET</b>	<b>61</b>
7.2.1 Takstsystemet	61
7.2.2 Innkrevingssystemet	61
<b>7.3 RAPPORTERING. KONTAKT SELSKAP - VEGVESEN</b>	<b>61</b>
7.3.1 Sentrale punkter i avtalene	61
7.3.2 Vegvesenets ansvar	62
<b>7.4 ANDRE ARBEIDSOPPGAVER</b>	<b>63</b>
7.4.1 Informasjon fra selskapet	63
7.4.2 Oppgaver for andre bompengeselskaper	63
<b>8. OPPHØR</b>	<b>65</b>
<b>8.1 BEREGNING AV TIDSPUNKT FOR OPPHØR</b>	<b>65</b>
<b>8.2 DISPONERING AV SELSKAPETS MIDLER</b>	<b>65</b>



<b>8.3 DISPONERING AV OVERSKYTENDE MIDLER</b>	<b>66</b>
<b>8.4 AVVIKLING AV SELSKAPET</b>	<b>66</b>
<b>9. SPEIELLE PROBLEMSTILLINGER</b>	<b>67</b>
<b>9.1 BOMPENGERINGER OG BOMPENGEPAKKER</b>	<b>67</b>
9.1.1 Definisjon av "bompengering" og "bompengepakke"	67
9.1.2 Spesielle takstregler i bompengeringer	67
9.1.3 Spesielle krav til bomstasjonsplasseringer og trafikkanalyser	67
9.1.4 Prosjektlistor og prosjektbeskrivelser for bompengepakker	68
9.1.5 Andre forhold	69
<b>9.2 BOMPENGEFINANSIERING AV FYLKESVEGER OG KOMMUNALE VEGER</b>	<b>69</b>
9.2.1 Rene fylkeskommunale eller kommunale bompengeprosjekter	69
9.2.2 Kombinerte riks-, fylkes- og kommunalvegprosjekter	70
<b>9.3 BLANDET FINANSIERING</b>	<b>70</b>
<b>9.4 PARALLELLINNKREVIING</b>	<b>71</b>
<b>9.5 FORHÅNDSINNKREVIING</b>	<b>72</b>
<b>9.6 FERJEAVLØSNINGSPROSJEKTER</b>	<b>72</b>
<b>9.7 BOMPENGER PÅ PRIVAT VEG</b>	<b>73</b>
9.7.1 Privat veg	73
9.7.2 Privat bompengerveg	74
9.7.3 Rettsgrunnlaget for innkreving av private bompenger	75
9.7.4 Nærmere om vegloven § 56	75
<b>VEDLEGG</b>	<b>78</b>
<b>VEDLEGG 1: MAL FOR STANDARD BOMPENGEAVTALE</b>	<b>79</b>
<b>VEDLEGG 2: MAL FOR AVTALE OM DRIFT AV INNKREVIINGSSYSTEMET</b>	<b>89</b>
<b>VEDLEGG 3: FORSLAG TIL SYSTEM FOR VEDLEGG TIL BOMPENGEAVTALEN</b>	<b>94</b>
<b>VEDLEGG 4: TAKSTRETNINGSLINJER</b>	<b>95</b>
<b>VEDLEGG 5: LOVER OG FORSKRIFTER</b>	<b>110</b>
<b>VEDLEGG 6: KILDER</b>	<b>115</b>
<b>STIKKORDREGISTER</b>	<b>118</b>



## Sammendrag

### Finansieringsformer og formål (kap. 1.1)

#### Bompenger

Selv om vegloven som hovedregel legger til grunn at utbygging og drift av offentlige veger skal gjøres for offentlige midler, har vi i Norge lang tradisjon for å finansiere vegutbygging med bompenger.

Hjemmel for bompengeneinnkreving på offentlig veg er veglovens § 27, som krever at all slik bompengeneinnkreving skal godkjennes av Stortinget. Vegloven åpner adgang til å benytte bompenger også til drift og vedlikehold av veger, men for å unngå bindinger utover bompengeperioden, er slik bruk av midlene foreløpig ikke blitt tillatt.

Bompenger kan også nyttes til kollektivtrafikktiltak, herunder baneanlegg, hvis dette er et bedre alternativ enn vegutbygging. Bompenger tillates ikke brukt til drift av kollektivtrafikk, innkjøp av rullende materiell o.l.

Formålet med bompengeneinnkreving er finansiering, ikke trafikkregulering. Det tillates likevel bruk av tidsdifferensierte takster som kan ha trafikkregulerende effekt.

Vanligvis vil det komme krav om utredning av alternative finansieringsmåter når det fremmes forslag om bompenger. Det gis derfor en kort omtale av slike alternativer.

#### Lokal øremerket drivstoffavgift

Hjemmel for dette er vegloven § 27A. Foreløpig er slik avgift bare innført i Tromsø, hvor det er stor avstand fra avgiftsområdet til andre bensinstasjoner. Bidraget til vegutbyggingen er relativt lite selv med en avgift på 73 øre/l. Stortinget har uttrykt skepsis til å innføre liknende ordninger andre steder i landet.

#### Andre øremerkede midler

Finansdepartementet og Stortinget har flere ganger på prinsipielt grunnlag avvist alle forslag om for eksempel lokal øremerket kilometer- eller årsavgift.

#### Oblat- eller vignettordninger

Dette er innført for store kjøretøy i en del EU-land. Ordningen reguleres av et Rådsdirektiv

som ikke tillater samtidig bruk av bompenger og oblatordninger. Slike ordninger er i øyeblikket ikke aktuelle i Norge.

#### Vegprising

Formålet med vegprising er primært trafikkregulering. Forslag om hjemmel for vegprising er fremmet som forslag til endring i vegtrafikkloven. Fordi både hjemmel og regler for anvendelse av midlene blir annerledes enn for bompenger, blir ikke vegprising nærmere omtalt i denne håndboken.

#### OPS

OPS - Offentlig-Privat-Samarbeid er en ordning hvor et privat selskap får ansvar for å prosjektere, finansiere, bygge og drive et riksveganlegg. Foreløpig er det ikke aktuelt å la et slikt selskap få ansvar for bompengeneinnkreving.

### Bomvegsystemer (kap. 1.2 og 1.3)

Det skilles mellom

- åpne systemer
- lukkede systemer
- bomringer

Det vanligste i Norge er åpne systemer hvor det betales for passering av en bomstasjon, ikke for kjørelengde. I lukkede systemer er det bomanlegg på alle veger inn og ut av avgiftsstrekningen, og avgiftene varierer med kjørt distanse. I bomringer betales det vanligvis bare ved kjøring inn mot sonen.

Det skilles også mellom

- etterskuddsinnkreving
- parallellinnkreving
- forhåndsinnkreving

Ved etterskuddsinnkreving er utbyggingen finansiert med lån som nedbetales med bompenger fra trafikanter som benytter den ferdige vegen.

Ved parallellinnkreving foregår bompengeneinnkreving parallelt med utbyggingen, men vanligvis er en første etappe åpnet for trafikk før innkrevingen starter.

Forhåndsinnkreving kan være aktuelt på ferjesamband som skal avløses av et nytt vegsamband.



## Formell behandling av bompengeprosjekter (kap. 2)

Vanligvis gjennomgår et vegprosjekt tre planfaser, hvorav de to siste er formelle i forhold til plan- og bygningsloven:

- forhåndsvurderinger
- kommune(del)plan/fylkesdelplan
- reguleringsplan

Parallelt med dette bør det skje en lokalpolitisk godkjenningsprosess av bompengoordningen:

- foreløpig politisk aksept
- prinsippvedtak
- bindende vedtak

### Forhåndsvurderinger

Formålet er primært å kartlegge om det er mulig å delfinansiere den aktuelle utbyggingen med bompenger, og om det vil være politisk oppslutning om en slik ordning.

Trafikkgrunnlag og bompengetakst fastlegger hvor store inntekter som kan forventes og dermed hvor store lån som kan betjenes. Andre vesentlige faktorer er utbyggingskostnad, utbyggingstakt og størrelse og tidspunkt for offentlige bevilgninger til utbyggingen.



### Spesielle krav til planene

Utbyggingsstandard for bompengeprosjekter skal være den samme som for vanlige veganlegg.

Kostnadsoverslag må kontrolleres, spesielt hvis prosjektet omfatter kompliserte anleggsforhold som store bruer, tunneler, vanskelige grunnforhold mv. Usikkerhet i kostnadsoverslagene skal alltid angis, og skal ikke være over +/- 25 % ved kommuneplan/forhåndsvurdering og ikke over +/- 10 % ved bindende vedtak av prosjektet.

En annen kritisk faktor er trafikkprognosene. Vanligvis må det gjennomføres en trafikkanalyse for å kunne anslå eventuell ny trafikk som følge av ny veg, avvisning av trafikk på grunn av bompenger og forventet vekst i trafikken.

### Lokal behandling av bompengesaker

Vanligvis vil en foreløpig lokalpolitisk avklaring av prosjektet skje i forbindelse med framlegg av en forhåndsvurdering. Det blir da klarlagt om det er aktuelt å gå videre med prosjektet.

Når planleggingen er kommet lenger og det minimum foreligger fylkesdelplan/kommunedelplan, må berørte kommuner og fylkeskommuner fatte et prinsippvedtak om at prosjektet skal gjennomføres som bompengeprosjekt på de vilkår som framgår av saksframlegget. Dette bør inneholde en beskrivelse av anleggs-kostnader, bompengetakst, rabattsystem, forutsatte offentlige bevilgninger og bompengandel, lånebehov og garantiansvar for kommune/fylkeskommune.

Samtidig bør det fattes vedtak om oppretting av bompengeselskap.

Når alle viktige forhold rundt prosjektet er avklart og det foreligger reguleringsplan, gode kostnadsoverslag, vedtak om plassering av bomstasjoner m.v., må fylkeskommune og eventuelt kommune (hvis kommunen skal være garantist) fatte bindende vedtak om bompengepellet. Dette må gjøres før saken kan legges fram for Stortinget.

Erfaring har vist at det som oftest er nødvendig med to runder lokalpolitisk behandling av bompengesaker, fordi det ofte i første runde blir satt betingelser av en av de berørte partene

som gjør at saken må opp på nytt også hos de andre partene. Før bindende vedtak kan det være en fordel å legge fram forslag til vedtak om garantier o.l. for Vegdirektoratet, for å få kontrollert at saksframlegget ikke inneholder formelle feil.

#### Behandling i Stortinget

Stortinget blir gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) orientert om aktuelle bompengeprojekter i kommende tiårsperiode. Det bør da foreligge prinsipiell tilslutning til prosjektet på lokalt hold.

Når saken er ferdig behandlet lokalt, sendes søknad om bompengefinansiering av prosjektet til Vegdirektoratet som vurderer om det er grunnlag for å utarbeide et grunnlagsmateriale til en stortingsproposisjon. I så fall forbereder Vegdirektoratet saken for Samferdselsdepartementet, som så avgjør om saken skal fremmes for Stortinget.

#### **Bompengeselskapet (kap. 3)**

Bompengeselskaper er vanligvis organisert som et aksjeselskap. Det er krav om at selskapet til enhver tid skal være majoritetseiet av fylke og kommuner, og at styrerepresentanter som disse står bak valget av, skal utgjøre flertall i styret.

Tidligere ble bompengeselskap ofte opprettet svært tidlig i planfasen. Av hensyn til forhandlinger om lån og avtaler, er det ønskelig at selskapet opprettes senest når det foreligger bindende bompengevedtak fra fylkeskommuner og kommuner, og absolutt senest før søknaden oversendes fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet.

#### Bompengeavtale (kap. 3.3)

Det viktigste dokumentet for bompengeselskapet, er bompengeavtalen som inngås mellom selskapet og staten. Departementet har delegert myndighet til å inngå slik avtale til Vegdirektoratet, under forutsetning av at en standard avtaletekst legges til grunn.



Bompengeavtalen kan først undertegnes når Stortinget har godkjent prosjektet. Før avtalen er underskrevet har selskapet ikke anledning til å inngå endelige låneavtaler eller starte bompengeskjeving.

Som oftest må det gjøres en del mindre endringer i standardavtalen for at den skal passe til det aktuelle prosjektet. Av hensyn til saksbehandlingstiden er det likevel en fordel å følge standardteksten så langt som mulig.

Det kan inngås tilleggsavtaler som endrer eller supplerer den opprinnelig inngåtte avtalen. Den viktigste tilleggsavtalen er *driftsavtalen* som inngås mellom det aktuelle vegkontoret og bompengeselskapet, og som avklarer nærmere detaljer ved driften av bompengeskjevingen.

Fra planleggingen starter til bompengeskjevingen opphører vil ansvarlige for prosjektet skifte flere ganger, særlig på vegkontorene og i direktoratet. For å lette oversikten og sikre at alle relevante dokumenter til enhver tid vil være tilgjengelige, foreslås et felles system med vedlegg til bompengeavtalen, hvor alle dokumenter av betydning føres inn med tittel, dato, journal- og arkivnummer. Minst et sted bør alle disse dokumenter være samlet, for øvrig må det sikres at dokumentene er tilgjengelige fra arkiver o.l.

Vedleggene foreslås inndelt slik:

- A. Tilleggsavtaler
- B. Offentlige vedtak
- C. Utbyggingsomfang og -kostnad
- D. Betalings- og rekvisisjonsplaner
- E. Takstvedtak

Bompengavtalen stiller en del krav og betingelser til selskapet, blant annet begrenser den selskapets adgang til å drive annen virksomhet.

#### **Finansieringsopplegg (kap. 4)**

De viktigste forutsetningene ved vurdering av finansieringen er:

- anleggskostnader, utbyggingstakt
- fordeling offentlige midler/bompengebidrag
- trafikkgrunnlag
- bompengetakster, takstsystem
- driftskostnader
- rentenivå og prisstigning

Mange av forutsetningene kan regnes som faste, blant annet er det et krav om at bompengeperioden ikke skal være over 15 år. De viktigste variable faktorene er derfor takstnivået, andelen bompengemidler, utbyggings-takten og tidspunktet for bevilgning av de offentlige midlene. Bompengandelen skal i utgangspunktet være minst 50 %. Lavere bompengandel blir vanligvis ikke godkjent.

Det finnes flere beregningsmodeller som kan benyttes til å analysere disse faktorene. Det er gunstig hvis byggeperioden kan gjøres kort og de offentlige investeringene kommer først i byggeperioden. Dette vil redusere rentekostnadene.

Det skal gjennomføres følsomhetsanalyser, hvor de viktigste forutsetningen angis med et sannsynlig (nøkternt) og et pessimistisk anslag. Beregning med sannsynlige verdier skal ikke gi lenger bompengeperiode enn 15 år, pessimistiske verdier skal ikke øke denne med mer enn 5 år.

Vegdirektoratet stiller svært strenge krav til nøkternhet ved vurdering av bompengesøknader. Det er også viktig at alle forutsetninger og analyser er godt beskrevet, slik at det er mulig å foreta kontroll eller å gjennomføre beregninger med endrede forutsetninger.

#### Bompengelån (kap. 4.3)

De mest aktuelle lånekilder er banker, kredittforetak og verdipapirmarkedet.

Det er et krav at bompengeselskaper med fylkeskommunale eller kommunale garantier tar opp lån i norske kroner. Bompengeselskap uten slike garantier, kan imidlertid ta opp lån i

utenlandsk valuta, jf. bompengavtalen punkt 6.

Renten kan variere og avhenger blant annet av bindingstid. Risikoen bør spres ved at det tas opp flere lån med varierende bindingstid. Det bør også innhentes tilbud fra flere låneinstitusjoner.

#### Garantier (kap. 4.4)

Hvis det ikke er vedtatt offentlig garanti, må det stilles en garanti overfor staten som sikkerhet i forhold til de forpliktelser vegvesenet har overfor entreprenører.

Fylkeskommunal og eventuelt kommunal garanti gir vanligvis gunstigere rentevilkår, og de fleste bompengeselskaper har slik garanti. Det er en rekke begrensninger og vilkår for slike garantier.

Retten til å kreve inn bompenger kan pantsettes som sikkerhet for lån. Dette krever at grunnen der bomstasjon(ene) ligger blir utskilt og grunnbokført, slik at pantobligasjonene kan tinglyses på eiendommenes grunnboksblad.

For alle bompengeprosjekter som benytter standard bompengavtale, forutsettes det at staten tar ansvaret for kostnadsoverskridelser større enn den usikkerhet som er angitt i saksframlegget, vanligvis 10 % av de totale utbyggingskostnader. Overskridelser mellom 0 og 10 % fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til den avtalte bompengandelen. Samferdselsdepartementet har varslet at disse reglene kan bli endret.

For ytterligere å redusere risikoen for garantistene, kan det avtales en ordning med betinget refusjon. Dette innebærer at et bompengeselskap som ikke kan oppfylle sine økonomiske forpliktelser, tilføres riksvegmidler fra fylkets ordinære rammer, på bekostning av annen utbygging i fylket.

Det er spesielle regler for slike prosjekter, og mer av saksbehandlingen forutsettes utført i Vegdirektoratet for å sikre lik behandling av alle slike prosjekter.

Ved vurdering av betinget refusjon skal det gjennomføres en økonomisk prognose basert på pessimistiske forutsetninger. Den betingede refusjonen skal være så stor at den akkurat gjør det unødvendig å innfri de fylkeskommunale/kommunale garantiene hvis takstene økes med



20 % og bompengerperioden økes med 5 år, samtidig med at forutsetningene i den pessimistiske prognosen slår til.

Behovet for betinget refusjon skal vurderes et år etter åpning av prosjektet. Eventuelle tiltak skal gjennomføres i følgende rekkefølge:

1. Takstene økes inntil 20 %, bompengerperioden inntil 5 år
2. Om dette ikke er tilstrekkelig, utbetales betinget refusjon så langt det er nødvendig
3. Om dette ikke er tilstrekkelig, må garantistene innfri sine forpliktelser
4. I verste fall må finansinstitusjonene ettergi gjeld som ikke er dekket av de foregående punkter

### **Takstsystem (kap. 5)**

Departementet har delegert takstmyndigheten til Vegdirektoratet som på grunnlag av Stortingets behandling av tidligere bompengesaker har utarbeidet egne Takstretningslinjer (vedlegg 4) som skal følges i alle nye bompengerprosjekter.

Normalt skal det benyttes tre takstgrupper:

- moped og motorsykkel
- lette biler (t.o.m. 3 500 kg)
- tunge biler

Moped og motorsykkel kan fritas for betaling, noe som er vanlig ved elektronisk innkreving. Ved ferjeavløsningsprosjekt kan det i tillegg innføres egen takst for kjøretøy lenger enn 12,4 m og for passasjerer, eventuelt også for kollektivtransport som ellers er fritatt for betaling av bompenger.

Standard rabattsystem er slik:

- forhåndsbetalt 700 turer: 50 % rabatt
- forhåndsbetalt 350 turer: 40 % rabatt
- forhåndsbetalt 50 turer: 30 % rabatt

Det er i tillegg anledning til å innføre spesialordninger som felles abonnement for flere kjøretøyer, tidsdifferensierte takster og passeringstak (gratis passering ved mer enn et bestemt antall turer i en viss periode). Periodekort med ubegrenset antall passeringer i en viss periode, vil ikke lenger bli godkjent.

Betaling skal vanligvis skje kontant eller med forhåndsbetalte klippekort eller verdikort. Betaling med bank- eller kredittkort kan

tillates på bestemte vilkår. Etterskuddsbetaling via avtalegiro e.l. kan innføres der det er elektronisk innkreving. Etterskuddsbetaling skal gi lavere rabatt enn forskuddsbetaling, maksimalt 30 % rabatt.

Følgende grupper skal vanligvis ikke betale bompenger:

- gående og syklende
- passasjerer
- uniformerte utrykningskjøretøy
- kjøretøy i merket begravelssfølge
- el-biler
- rutegående kollektivtransport
- kjøretøy til arbeid på bomvegen

Bevegelsehemmede er fritatt i bomringer.

Bompengeselskapene må søke vegvesenet om alle endringer i takster, takstsystem og betalingsordninger. Vegkontorene har myndighet til å godkjenne takstendringer i takt med prisstigningen. Alle andre endringer og første gangs forslag til takst- og betalingsopplegg, skal godkjennes av Vegdirektoratet.

### **Anleggsfasen (kap. 6)**

#### Kostnadsoversikt (kap. 6.1)

Utbyggingskostnadene vil endre seg, både i plan- og anleggsfasen. Det er viktig å dokumentere alle slike endringer, spesielt hvis de medfører så store overskridelser at de utløser en eller annen form for garantiansvar.

Saksframlegget for Stortinget gir en nokså kortfattet beskrivelse av prosjektet. I tillegg bør det derfor utarbeides et notat som klarere definerer hva utbyggingen skal omfatte, f. eks. en henvisning til en vedtatt plan.

Dersom planer og kostnadsoverslag endres eller kostnadene øker i anleggsfasen, må dette beskrives slik at årsaken til endringene kommer tydelig fram. Bomselskapet må holdes orientert om slike endringer, og Stortinget skal informeres om større endringer gjennom de årlige budsjettproposisjonene.

#### Ansvarsfordeling (kap. 6.2)

Statens vegvesen er byggherre og har ansvar for planlegging, prosjektering, grunnverv, valg av regiform, byggeledelse, kontrollfunksjoner, regnskap og økonomifunksjon i bygge-

perioden. Bompengeselskapet plikter å overføre midler etter rekvisisjon innen angitt frist.

Det skal være løpende kontakt mellom vegvesenet og bompengeselskapet. Allerede ved inngåelse av bompengesavtalen må det foreligge en foreløpig finansieringsplan. Når de årlige budsjettvedtak foreligger og planene for anleggsvirksomheten er klare, kan det settes opp månedlige rekvisisjonsplaner. Det kan likevel oppstå forhold som gjør det nødvendig å endre planlagte overføringer i løpet av året.

Ved inngåelse av bompengesavtalen bør det om mulig avtales en dato for igangsetting av bompengeneinnkrevingen. Mot avslutning av anleggsarbeidene kan en slik dato fastsettes mer nøyaktig. Avtalen forutsetter at staten må dekke selskapets rente- og administrasjonskostnader dersom det blir vesentlige forsinkelser i tidspunktet for start av innkrevingen.

Senest et år etter åpning av veggen, skal det foreligge en kostnadsversikt som viser hvilke midler vegvesenet vil rekvirere fra selskapet til rest- og etterarbeider.

### **Innkrevningssystemet (kap. 6.3)**

Vegvesenet har hovedansvar for valg, innkjøp og etablering av innkrevningssystemet og skal stå som eier av dette. Vegvesenet skal rådføre seg med selskapet ved valg av innkrevningssystem. Driftsavtalen spesifiserer hva som regnes som del av innkrevningssystemet.

Etter at selskapet er opprettet, må det delta i planleggingen av innkrevningssystemet. Selskapet skal ha ansvaret for administrasjon, drift og vedlikehold av innkrevningssystemet i bompengeperioden. Det skal legges vekt på minst mulig ulemper for trafikantene, høyest mulig inntjeningssevne og lavest mulig administrasjons- og innkrevingskostnader.

Før overtagelse av innkrevningssystemet skal det være en overtagelsesforretning hvor vegvesenet og selskapet i fellesskap går gjennom systemet for å kontrollere at det er som forutsatt.

### **Driftsfasen (kap. 7)**

Bompeng- og driftsavtalen beskriver relativt detaljert ansvarsfordeling mellom vegvesenet og bompengeselskapet i driftsfasen. Selskapet må bære risikoen ved inntektstap som følge av

feil på innkrevingsutstyr eller forhold som medfører midlertidig stenging av veggen. Staten skal imidlertid holde selskapet økonomisk skadesløs dersom innkrevingen permanent blir beskåret eller umuliggjort.

Vegvesenet skal eie innkrevingsutstyret, men dette skal leies ut vederlagsfritt til selskapet som har praktisk og økonomisk ansvar for å drive det. Større endringer eller utskiftninger av utstyr skal alltid godkjennes av vegvesenet.

### **Opphør (kap. 8)**

Retten til bompengeneinnkreving opphører når selskapet har oppfylt sine forpliktelser med hensyn til å finansiere utbyggingen.

Dette inntreffer når selskapet har tilstrekkelige midler til å nedbetale sin gjeld med renter, kan betale nødvendige kostnader for avvikling av innkrevingen, inklusive fjerning av bomstasjoner og istandsetting av veggen, og har midler til å tilbakebetale aksjekapitalen etter bestemte regler.

Når dette tidspunkt nærmer seg, bør det lages en kostnadsversikt som viser hva som er nødvendige kostnader for avviklingen, slik at et nøyaktig tidspunkt for opphør kan fastsettes. For å være sikker på å ha tilstrekkelige midler, kan innkrevingen foregå noe lenger enn til teoretisk riktig tidspunkt. Eventuelle overskytende midler skal stilles til disposisjon for vegvesenet og skal benyttes til veganlegg i det området der bompengene er innkrevd, etter forslag fra vegkontoret og vedtak av fylkespolitiske myndigheter.

### **Spesielle prosjekter (kap. 9)**

Til slutt i håndboken er det omtale av en del problemstillinger som krever spesielle formuleringer i bompengesavtalen eller på annen måte avviker fra vanlige prosjekter:

- Bompengeringer og bompengepakker
- Bompenger på fylkesveger og kommunale veger
- Blandet finansiering
- Parallellinnkreving
- Forhåndsinnkreving
- Ferjeavløsningsprosjekter
- Bompenger på private veger

## 1. Finansieringsformer og formål

### 1.1 AVGIFTSTYPER

#### 1.1.1 Innledning

I vegloven (L1-1, vedlegg 5) er hovedregelen for finansiering av vegutbygging at kostnadene skal dekkes over budsjettene for de aktuelle vegmyndighetene (stat, fylkeskommune, kommune). Annen finansiering innebærer et unntak fra denne regelen. Bompengefinansiering har likevel mer enn 60 års tradisjon som alternativ finansieringsform for vegprosjekter i Norge.

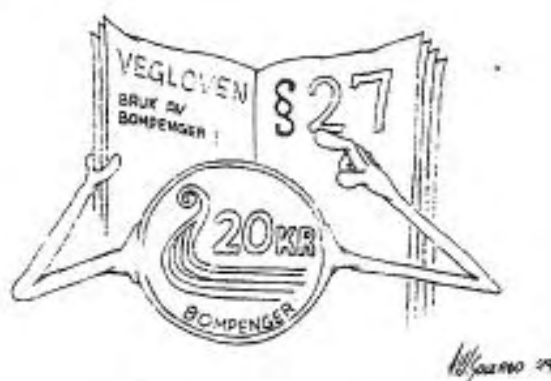
Formålet har alltid vært å framskynde et vegprosjekt som ikke har nådd fram i prioriteringen av bruk av offentlige midler. Bompenger har imidlertid en del ulemper som må vurderes i forhold til nytten ved innføring av en slik ordning.

Ved behandlingen av de fleste forslag om bompengefinansiering blir det satt fram krav eller ønsker om vurdering av andre finansieringsmåter. I de følgende delkapitler blir derfor følgende ordninger kort gjennomgått:

- 1.1.2 Bompenger
- 1.1.3 Lokal øremerket drivstoffavgift
- 1.1.4 Annen øremerking av avgiftsmidler
- 1.1.5 Oblat- eller vignettordninger
- 1.1.6 Vegprising
- 1.1.7 Offentlig-Privat-Samarbeid, OPS

Bompenger må ses i sammenheng med andre avgiftsordninger. Spesielt EU-regelverkene (L1-10) kan legge begrensninger på en del muligheter for avgiftsfinansiering av vegutbygging, se kap. 1.1.5 "Oblat- eller vignettordninger".

#### 1.1.2 Bompenger



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

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

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

§ 27 gjelder bare offentlige veger, og innebærer at ALLE forslag om bompenger på offentlig veg må forelegges Stortinget. Dette omfatter også kommunale veger. Definisjonen av offentlig veg er omtalt i kapittel 9.7.

Bompenger på private veger er hjemlet i vegloven § 56 (eller tidligere tilsvarende bestemmelse i lov om friluftslivet § 5, L1-3). Det som er omtalt i denne håndboken, gjelder for det meste ikke for private veger. Bompenger på private veger er nærmere omtalt i kapittel 9.7.

Ut fra forarbeidene til loven, må § 27 oppfattes slik at de som avkreves bomavgift skal ha nytte av tiltaket som finansieres. Dette er likevel blitt tolket slik at også de som får indirekte nytte av tiltaket, f. eks. gjennom bedre framkommelighet på det øvrige vegnettet i området, kan pålegges å betale bomavgift. Det er ikke noe krav om at det skal finnes en alternativ, gratis rute forbi bommen, det finnes eksempler på at det blir plassert bom både på ny og



gammel veg. Der det finnes alternative ruter, bør det om mulig legges til rette slik at flest mulig benytter den nye vegen med høy standard, for å unngå eventuelle sikkerhets- og miljøproblemer langs det øvrige vegnett.

Bompenger kan ut fra lovteksten benyttes til alle formål som framgår av vegloven, ikke bare til nyanlegg, men også til utbedringer og vedlikehold. For å unngå bindinger utover bompengerperioden, blir det i praksis ikke gitt tillatelse til å benytte bompenger til drift av offentlige veger. Bompengemidler kan imidlertid benyttes både til trafiksikkerhets-, miljø- og kollektivtiltak som kan defineres som tiltak i tilknytning til offentlig veg.

I tillegg til de formål vegloven vanligvis dekker, er det i § 27 tatt inn en klar hjemmel til å benytte bompenger på samme utvidete måte som for øvrige riksvegmidler, det vil si til investeringer i faste anlegg og installasjoner for bane og andre kollektive transportformer, dersom det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om midlene brukes til tiltak på vegsiden. Det er imidlertid ikke hjemmel for å bruke bompengemidler til drift av kollektivtrafikk, innkjøp av rullende materiell o.l.

Vegloven gir ikke hjemmel til å innføre bompenger som trafikkregulerende virkemiddel. Så lenge hovedformålet med innkrevingen er finansiering av utbyggingstiltak, er det likevel anledning til å benytte tidsdifferensierte takster for å påvirke trafikken, f. eks. med høyere takster i rushtiden og ingen betaling i lavtrafikkperioder. Det er en forutsetning at en slik ordning har lokalpolitisk tilslutning, og at eventuell merinntekt benyttes på samme måte som de øvrige inntekter. Hvis hovedformålet med avgiften er trafikkregulering, kalles ordningen vegprising, se kap. 1.1.6.

Utover de rammer veglovens § 27 gir, er det ikke formelle begrensninger på hvilke prosjekter som kan tillates som bompengeprojekt. Den praktiske begrensningen vil ligge i om det er lokalpolitisk ønske om å finansiere utbygging av offentlig veg på denne måten, og om inntjeningsnivåen vil være god nok.

### 1.1.3 Lokal øremerket drivstoffavgift



Hjemmel for slik avgift er vegloven § 27A:

*§ 27A. Under spesielle geografiske høve og når dei lokale tilhøva elles ligg til rette for det, kan departementet med samtykke frå Stortinget fastsette at det skal krevjast inn finansieringstilskot på omsetting av drivstoff til motorvogn og fastsette storleiken på tilskotet. Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentlig veg.*

*Departementet gjev nærare føresegner om gjennomføringa av denne paragrafen.*

Denne innkrevingsformen er til nå bare innført i Tromsø. De lokale forhold med lang avstand til bensinstasjoner utenfor avgiftsområdet, ble betraktet som spesielt gunstig for en slik ordning.

Ordningen har fungert tilfredsstillende, men gir et relativt lite bidrag til vegutbyggingen i forhold til bomringene i andre byer (ca 17 mill kr. pr. år i 1999 med 73 øre pr. liter). Drivstoffavgiften er ikke fritatt for merverdiavgift, men dette kompenseres ved at riksvegbevillingene til Troms gis et tilsvarende påslag. Kollektivtrafikken er heller ikke fritatt, men får refundert sine ekstrautgifter. Administrasjonskostnadene utgjør ca 4 % av inntektene, noe som er svært lavt i forhold til vanlig bompenginnkreving.

Ut fra erfaringene synes det lite aktuelt å tillate en slik ordning andre steder. I forbindelse med behandling av NVVP 1994-97 har Samferdselskomiteen uttalt følgende om lokale øremerkede avgifter (L3-8): "Komiteen mener at

lokal øremerking heller ikke annet enn helt unntaksvis kan være et aktuelt virkemiddel." Det synes heller ikke aktuelt med en landsomfattende øremerket drivstoffavgift med formål vegutbygging, jf kapittel 1.1.4 "Annen øremerking av avgiftsmidler".

Inntektene fra en lokal drivstoffavgift kan med nåværende lovtekst ikke benyttes til andre kollektivtiltak enn på veg.

#### **1.1.4 Annen øremerking av avgiftsmidler**

Dette kan være lokal øremerket årsavgift, eller en landsomfattende øremerking av drivstoffavgift.

For generelle bil - og vegavgifter gjelder det samme som for de fleste andre avgifter:

- øremerking for spesielle formål tillates ikke
- avgiften skal være lik over hele landet
- formålet er å skaffe staten inntekter, ikke å påvirke atferd

Det har vært gjort flere forsøk på å få godkjenning fra Finansdepartementet og Stortinget på enten landsomfattende eller lokale ekstra kilometer- eller årsavgifter øremerket for vegutbygging, men alle er avvist på prinsipielt grunnlag. Det synes i øyeblikket å være lite å oppnå ved å fremme nye forslag basert på denne type avgifter.

#### **1.1.5 Oblat- eller vignettordninger**

Flere EU-land har innført en oblat- eller vignettordning for store godskjøretøy. For å få lov til å benytte lastebil i disse landene, må det først være kjøpt en oblat eller vignett (klistremerke) som er satt på kjøretøyet. Formålet med ordningen er primært å innkreve en avgift av de kjøretøyene som sliter mest på vegene.

Ordningen er regulert av et EU-Rådsdirektiv (L1-10) som forbyr samtidig bruk av bompenger og vignettordninger, bortsett fra bompengefinansiering av bruer, tunneler og fjelloverganger. Vegprising er derimot tillatt, fordi formålet da er regulering av trafikk.

Som følge av EØS-tilpassingen er det i Norge vedtatt en egen forskrift om bompengeinnkreving fra store godskjøretøy (L2-3), se vedlegg 5. Denne forskriften følger opp deler av det nevnte rådsdirektivet.

#### **1.1.6 Vegprising**

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

Det er i dag ikke hjemmel for vegprising. Samferdselsdepartementet har hatt et lovforslag om vegprising ute på høring. Et lovforslag er fremmet gjennom Ot.prp. nr. 32 (2000-01) "Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising)" (L3-14)

Det vil ikke bli tillatt å innføre vegprising på vegstrekninger som omfattes av en bompengordning. Vegprising blir ikke nærmere omtalt i denne håndboken, fordi ordningen på mange måter vil avvike sterkt fra en bompengordning.

#### **1.1.7 Offentlig Privat Samarbeid (OPS)**

I St. meld. nr. 46 (1999-2000) "Nasjonal Transportplan 2002-2011" (L3-13) foreslår regjeringen to prøveprosjekter med Offentlig Privat Samarbeid - OPS. Slike ordninger er delvis benyttet i andre land, og innebærer at et privat selskap får ansvar for å planlegge, prosjektere, finansiere, bygge, drive og vedlikeholde et riksveganlegg i en periode før anlegget vederlagsfritt overføres til staten. Finansieringen kan være en kombinasjon av bompenger og årlige overføringer fra staten.

Regjeringen foreslår imidlertid at innkreving av bompenger og drift av bomstasjoner i første omgang blir holdt utenfor OPS-ordningen. Dette innebærer at det må opprettes et selvstendig bompengeselskap. Staten vil ta risikoen knyttet til hvor store bompenginntektene vil bli, og dermed også for hvilke andeler av de statlige overføringene til OPS-selskapet som kommer fra enten bompenger eller ordinære bevilgninger.

## 1.2 BOMVEGSYSTEMER

### 1.2.1 Åpne systemer

Dette er den vanlige løsningen i Norge. Trafikantene betaler for passering av en bomstasjon, uavhengig av hvor lang strekning av vegen som benyttes før eller etter stasjonen.

Fordelen med dette systemet er at det er enkelt, med en eller noen få stasjoner og med mange muligheter til å kjøre av eller på den nye vegen. Ulempen kan være å finne en riktig plassering av bomstasjonen, som både sikrer et tilstrekkelig inntektsgrunnlag og som føles "rettferdig" av trafikantene, uansett om de benytter en kort eller lang strekning av den nye vegen.

Bomstasjonen bør plasseres slik at flest mulig av de som får nytte av utbyggingen må betale. Ofte kan en plassering nær en formell grense som kommunegrense, bydelsgrense o.l. redusere klagen om at bompengordningen "deler" et nabolag, slik at man må betale for å komme til naboen, postkontoret eller kommunesenteret.

På lange bomvegstrækninger er det noen steder opprettet to bomstasjoner. I så fall bør det legges til rette for at en relativt stor andel av trafikantene kan ha en abonnementsordning som gjør at de slipper å stoppe. Det finnes løsninger der billett kjøpt i den ene stasjonen kan gi en form for rabatt eller gratis passering i den andre stasjonen. Slike løsninger vil lett redusere inntektene og øke kostnadene for bompengeselskapet, samt medføre ekstra ulemper for trafikantene, og må derfor vurderes nøye.

### 1.2.2 Lukket system

Dette er en vanlig ordning på mange motorveger i Europa. Trafikanter uten abonnement trekker en billett ved innkjøring til bomvegstrækningen. Ved utkjøring benyttes denne billetten til utregning av avgiften avhengig av hvor lang strekning som er kjørt. Ordningen tilsvarende løsningen som benyttes i mange P-hus, hvor billetten viser hvor lang parkeringstiden har vært.

Ulempen med dette systemet er at det må opprettes bomstasjoner på alle veger og ramper inn og ut av bomvegstrækningen. Fordi

beløpene som skal betales vil variere sterkt, er det også vanskelig å basere seg på ubetjente stasjoner. Et slikt system egner seg derfor best på høytrafikkerte veger. Denne formen for innkreving er ikke tatt i bruk i Norge.

### 1.2.3 Bomringer og sonesystemer

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

Ulempen med en ring er at det er vanskelig å finne en plassering av bomstasjonene som gir en "rettferdig" belastning på alle trafikanter i området.

En løsning som kan fordele betalingsbyrden på en bedre måte, er en inndeling av området i flere soner med betaling ved passering av sonegrensene. Dette forutsetter imidlertid at en meget stor andel av trafikantene har en abonnementsordning, slik at de slipper å stanse for å betale. Det må også tenkes grundig gjennom hvordan besøkende uten abonnement skal betjenes i et slikt system, for å unngå at de må stoppe for å betale mange ganger pr. tur.

## 1.3 INNKREVIINGSTYPER

Betingelser for bompengesystemet skal beskrives i bompengeavtalen punkt 3.1. Her skal det også presiseres når bompengeinnkreving kan foregå:

### 3.1 Betingelser for bompengesystemet

*Selskapet er gitt tillatelse til (forhånds-, parallell- og/eller etterskuddsvis) innkreving av bompenger. (Her angis hvor bomstasjonen(e) skal plasseres, eventuelt ferjesamband hvis det er innkreving på ferje, og fra hvilket tidspunkt det skal kreves inn bompenger.)*

### 1.3.1 Etterskuddsinnkreving

Dette er den vanligste innkrevingsformen. Utbyggingen blir finansiert med lån som tilbakebetales med bompengeinntektene. Innkrevingen starter når vegen åpnes for trafikk.

Fordelen med denne løsningen er at trafikantene betaler for et gode de får umiddelbar nytte av. Ulempen er at det må tas opp lån i byggeperioden. Ved store utbyggingskostnader og lang byggeperiode, kan rentekostnaden utgjøre en stor andel av de totale prosjektkostnadene.

For å redusere lånekostnadene ved etterskuddsinnkreving, er det av stor betydning at byggeperioden blir kort, og at eventuell offentlig delfinansiering kan benyttes i første del av byggeperioden.

### 1.3.2 Parallellinnkreving

Ved parallellinnkreving blir bompenger krevd inn samtidig med utbyggingen. Inntektene blir brukt direkte til å dekke anleggskostnadene, og rentekostnader kan helt eller delvis unngås. Ulempen er at trafikantene må betale for en fordel de ikke får umiddelbar nytte av. På den andre siden ser trafikantene at utbyggingen pågår.

Parallellinnkreving blir sjelden brukt alene, men i kombinasjon med etterskudds- og/eller forhåndsinnkreving. Om mulig bør utbyggingen av en første etappe finansieres med offentlige midler eller et begrenset låneopptak, før innkreving settes i gang. Videre utbygging skjer så for en kombinasjon av bompengeinntekter og bevilgninger. En del spesielle

punkter som det i så fall må tas hensyn til i bompengeavtalen, er omtalt i kapittel 9.4 "Parallellinnkreving".

### 1.3.3 Forhåndsinnkreving

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

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

Som hovedregel kan forhåndsinnkreving foregå i inntil 3 år før det eventuelt fattes vedtak om realisering av prosjektet. Forhåndsinnkreving må også godkjennes av Stortinget, og det stilles i utgangspunktet like store krav til en proposisjon om forhånds bompenger som til en proposisjon om selve prosjektet. Se også kapittel 5.2.3 "Spesielle regler for ferjeavløsningsprosjekter", kapittel 9.5 "Forhåndsinnkreving", samt takstretninglinjene punkt 2.5 (vedlegg 4).



## 2. Formell behandling av bompengeprosjekter

### 2.1 INNLEDNING

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

Bompengeprosjekter legges vanligvis fram for Stortinget i to omganger:

1. Som orientering i stortingsmelding om Nasjonal transportplan.
2. Som egen stortingsproposisjon, eller som del av en budsjettproposisjon, for endelig godkjenning.

Finansieringsformen skal i utgangspunktet ikke være avgjørende for prioriteringen av et prosjekt. I henhold til gjeldende styrings-system for riksvegnettet, er det sentrale myndigheter som prioriterer prosjekter på stamvegnettet. Prioriteringer mellom prosjekter på øvrig riksveger, fylkesveger og kommunale veger, er gjenstand for lokalpolitisk behandling.

### 2.2 FORHOLDET MELLOM PLANSAK OG BOMPENGESAK

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

Et initiativ til å utrede muligheter for bompengefinansiering oppstår som oftest som følge av manglende prioritering av et prosjekt.

Det stilles samme krav til planprosess, plangrunnlag og kostnadsoverslag for et prosjekt som helt eller delvis skal finansieres med bompenger som til et prosjekt som skal finansieres fullt ut over offentlige budsjetter. Det innebærer at det ved godkjenning av et bompengeprosjekt skal foreligge godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag med en usikkerhet på maksimalt +/-10 %.

For "bompengepakker" som omfatter flere delprosjekt kan kravene til plangrunnlag fravikes. Det bør likevel ved fremming av bompengesaken for Stortinget foreligge egne kostnadsoverslag for hvert delprosjekt med en angitt usikkerhet, se nærmere omtale i kapittel 9.1.4.

Plassering av bomstasjon(er) kan avklares som egen sak i tilknytning til den lokale behandling av bompengesaken, eventuelt gjennom fylkesdelplan/kommunedelplan for prosjektet. Reguleringsplanen for prosjektet må ta med nødvendig areal for bomstasjon(er) og andre reguleringsiltak som er nødvendige av hensyn til bompengeinnkrevingen.

### 2.3 FORBEREDELSE AV BOMPENGEPROSJEKTER

#### 2.3.1 Bompengeutredning

I tillegg til den formelle behandlingen av prosjektet etter plan- og bygningsloven gjennomføres det vanligvis en egen utredningsprosess for de spesielle problemstillingene som bompenge-finansieringen medfører. Denne utredningen vil sjelden bli oppsummert i en egen rapport, men skal være et grunnlag for de vurderinger som Vegvesenet og andre myndigheter må gjøre underveis i planprosessen.

Aktuelle dokumenter eller delutredninger i en slik prosess kan være:

- forhåndsvurderinger
- transportanalyser
- forslag til takst- og rabattstruktur
- prosjekter som skal inngå i en "pakke"
- vurdering av bomstasjonsplasseringer
- finansieringsplaner
- garantiordninger
- opprettelse av bompengeselskap
- grunnlag for saksframlegg og vedtak i kommuner og fylkeskommuner
- forslag til avtaler
- forslag til stortingsproposisjon

I en del tilfeller blir det i den lokale prosessen gjort vedtak som skaper problemer ved den senere sentrale behandlingen av bompengeordningen. Dette kan skyldes at de lokale vedtak er i strid med sentrale retningslinjer,

eller at det lokalt ikke har vært god nok innsikt i hvilke konsekvenser slike vedtak har.

Eksempler på slike problemstillinger kan være:

- definisjon av hva som inngår i prosjektet
- tildeling av prosjektmidler til kommune for å dekke ulemper med bomstasjon
- spesielle rabatter for bosatte i deler av en kommune

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) varsler Samferdselsdepartementet at retnings-linjene for bompengeprojekter kan bli endret for å redusere mulighetene for å vedta lokale særordninger. Dersom bompengeutredningen viser at slike problemstillinger blir aktuelle, bør det foretas en avklaring gjennom Vegdirektoratet for å unngå at det oppstår problemer ved den sentrale behandlingen. Det er også viktig at det ved den endelige oversendelsen fra vegkontoret til direktoratet klart framgår hvilke lokale forutsetninger som ligger til grunn for forslaget.

### 2.3.2 Forhåndsvurderinger

Initiativ til et bompengeprojekt skal komme fra lokalt hold. Statens vegvesen ved vegkontorene kan stimulere slike initiativ hvis det aktuelle prosjektet vil bidra til utvikling av et godt transport-system, vil ha god samfunns-økonomisk nytte, og vil være mulig å finansiere helt eller delvis med bompenger.

Før et bompengeselskap er opprettet, vil berørte kommuner og fylkeskommuner, eventuelt også private interessegrupper, kunne bidra økonomisk til å få gjennomført forhåndsvurderinger. Disse vurderingene kan kartlegge om det foreligger gode nok forutsetninger for å fortsette en utredning om bompengefinansiering.

Vegkontoret skal holde seg løpende orientert om behovet for og nytten av alle prosjekter som blir foreslått finansiert på andre måter enn over de ordinære vegbudsjetter. Vegkontoret vil ofte kunne gå inn i en utredningsfase med ressurser i form av egen arbeidsinnsats eller eventuelt støtte til konsulentbistand.

Dersom det blir aktuelt å kjøpe utredningstjenester, er det rimelig at initiativtakerne, eventuelt bompengeselskapet hvis dette er opprettet, bidrar økonomisk. Det er fortsatt ønskelig at vegkontoret bidrar med faglige råd

i slik utredning. Bompengeselskapet kan ikke uten videre få dekket slike kostnader med eventuelle senere bompenger, jf kapittel 2.3.3.

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

Årlig inntektsgrunnlag fra bompenger kan grovt anslås slik:

**ÅDT \* 90% av takst for lett bil \* 365**

ÅDT er gjennomsnittlig døgntrafikk som i dag passerer den aktuelle bomstasjonen. Vegvesenet har tall for dette.

Erfaringsmessig tilsvarer gjennomsnittstaksten omlag 90 % av takst for lett bil ved enkle takstsystem. Variasjonene her er store. Ved høy rabattandel og lav tungtrafikk vil dette tallet kunne reduseres betraktelig.

Fra den samlede inntekten må fratrekkes driftskostnader for bomstasjonen. I gjennomsnitt utgjør driftskostnadene rundt 10 % av bompenginntektene. Ved planlegging av et bompengeprojekt vil det være fornuftig å se på innkrevings-kostnadene til andre sammenliknbare prosjekt. Den årlige statistikken som utarbeides av Vegdirektoratet, kan være et hjelpemiddel til dette, jf. kapittel 4.1.4.

Vanligvis vil låneopptak være nødvendig, og en beregningsmodell som tar hensyn til rentekostnader må da benyttes, se kapittel 2.3.5. Som en hovedregel skal bompengandelen i et prosjekt være minst 50 %.

### 2.3.3 Kostnader

Kostnadsoverslaget for prosjektet skal inneholde alle de kostnader som er nevnt i bompengavtalen. Det er viktig å ha realistiske overslag også for kostnader til etablering av bomstasjon(er) og innkrevingssystemet. Erfaring viser at slike kostnader ofte blir undervurdert.

Kostnader som bompengeselskapet skal dekke er ifølge bompengavtalen punkt 2.2:

*Kostnaden for utbyggingen inkluderer utgifter til planlegging og prosjektering, anleggskostnader inklusive byggeledelse og*

*kontroll, erstatninger for anleggsskader, grunnervervskostnader, kostnader i forbindelse med naborettslige erstatningskrav som reises innen endelig kostnads-oversikt for bompengeprojektet skal oppstilles (senest 1 år etter åpning for trafikk) samt kostnader ved etablering av innkrevningssystemet, herunder bomstasjon(er).*

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

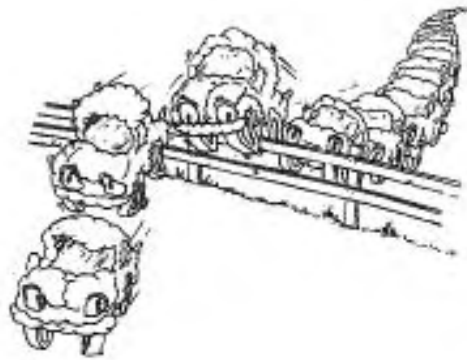
Kostnader fra før Stortinget har vedtatt utbyggingen, kan vanligvis ikke dekkes av bompengene uten spesiell avtale, jf bompengavtalen punkt 6.4:

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

Det kan gjøres unntak for utgifter til planlegging, når dette er avtalt med Statens vegvesen. Vegkontoret skal i så fall ha innhentet forhåndstillatelse til dette fra Vegdirektoratet.

Som kostnader til byggeledelse inngår også alle merkostnader på vegkontoret som bompengeprojektet medfører. Disse belastes og bokføres på prosjektet på samme måte som for ordinære riksveg-anlegg. Foruten lønn til eventuelle midlertidige engasjementstillinger, gjelder dette også ekstra reiseutgifter og administrasjonskostnader som innkjøp av datautstyr, kontorutstyr, andel av telefon- og husleieutgifter m.m.

## 2.3.4 Trafikkgrunnlag



Både trafikk i åpningsåret og forventet trafikkvekst er svært avgjørende for økonomien i prosjektet. Det må derfor gjøres en grundig analyse av forventet trafikkgrunnlag i innkrevingsperioden.

Det vil alltid være stor usikkerhet knyttet til trafikkprognoser. Utviklingen i trafikkarbeidet har tradisjonelt gjenspeilet den økonomiske situasjonen i landet, slik at trafikkveksten har vært stor i høykonjunkturperioder og lav eller negativ i perioder med lavkonjunktur. Blant annet gjennom Nasjonal transportplan gir regjeringen signaler om hva som bør legges til grunn for forventet trafikkvekst.

Bompengeprojekter vil vanligvis ha en nedbetalingstid på 15 år, noe som kan innebære at det går 20 år fra et prosjekt blir vedtatt til det er nedbetalt. Det bør derfor utvises nøkternhet i de forutsetninger som benyttes om framtidig trafikkvekst.

I tillegg til de nasjonale utviklingstrekk, må det legges stor vekt på lokale og regionale forhold. For de fleste prosjekter kommer mellom 2/3 og 4/5 av bompenginntektene fra personbiltrafikken. Forventet utvikling i denne gruppen vil ha stor betydning for inntektsgrunnlaget.

Prosjekter som medfører store endringer i dagens transportnett, som ferjeavløsningsprosjekter eller samband som vesentlig korter inn tidligere vegsamband, vil medføre merkbare endringer også i reisemønstrene. Typiske effekter er nyskapt trafikk på grunn av bedre tilbud og overføring av trafikk fra andre veger til det nye prosjektet. Samtidig vil bompengavgiften føre til at en del trafikk avvises.

For å vurdere effektene av dette, må det gjennomføres en særskilt trafikkanalyse for



prosjektet. Viktige oppgaver i analysen er undersøkelser av dagens reismønstre og bruk av trafikkberegningsmodeller som kan ta hensyn til de effekter som er nevnt. 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.

Trafikkberegninger er nærmere omtalt i Vegdirektoratets håndbok 146 "Trafikkberegninger" (L9-5).

### 2.3.5 Finansieringsplan og -analyse

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

Finansieringsplanen skal vise årlige investeringsbeløp i antatt utbyggingsperiode fordelt på bompenge, statlige midler og eventuelle andre finansieringsbidrag.

Vanligvis vil låneopptak være nødvendig, og en beregningsmodell som tar hensyn til rentekostnader må da benyttes. Vegdirektoratet har utviklet regnearket "BOM2000" i MS Excel for dette formålet. Regnearket kan fås tilsendt ved henvendelse til Ferjekontoret i Vegdirektoratet.

Beregningen skal normalt benytte standard forutsetninger om rentenivå, prisstigning m.v.

Med et øvre tak på 15 års bompengeperiode, kan investeringsbeløp, takster, byggetid og tidspunkt for offentlige investeringer varieres slik at det framkommer en sannsynlig grense for hva det vil være mulig å finansiere med bompenge. Som en hovedregel skal bompengandelen i et prosjekt være minst 50 %.

Regnearket kan også benyttes til å utføre følsomhetsanalyser.

### 2.3.6 Følsomhetsanalyse

En følsomhetsanalyse er viktig for å se hvor følsomt prosjektet er for endringer i en del av forutsetningene. De forutsetningene som er viktigst å vurdere i en slik analyse er trafikkvekst, utbyggingskostnader, gjennomsnittlig takst og rentenivå. Dersom det er flere faktorer som forventes å kunne ha stor virkning, bør dette også vurderes, se kapittel 4.2.3.

I følsomhetsanalysen må det også vurderes hvordan bompengeselskapet kan takle sin andel av eventuelle overskridelser.

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.

## 2.4 LOKAL BEHANDLING



Figur 2, side 24, viser en oversikt over delprosesser, aktører og ansvarlige i arbeidet med å forberede en bompengesak.

### 2.4.1 Prinsippvedtak om bompengefinansiering

Det skal i utgangspunktet være enighet lokalt om bompengefinansiering av et prosjekt.

Vertskommune(r), andre berørte kommuner og fylkeskommune skal fatte et prinsipielt vedtak om bompengefinansiering av et prosjekt. Som grunnlag for slike vedtak skal det foreligge en foreløpig finansieringsplan.

Grunnlaget for et slik prinsippvedtak kan legges fram som egen sak, gjøres i forbindelse med behandlingen av kommunedelplan/-fylkesdelplan for prosjektet eller behandlingen av Nasjonal transportplan hvert fjerde år. Uansett må både kommuner og fylkeskommune fatte et særskilt vedtak som gir prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering av prosjektet på de vilkår som framgår av framlegget. På dette tidspunkt bør det også



fattes vedtak om opprettelse av et bompengeselskap.

Erfaring har vist at det ved bare en gangs behandling av bompengesaken i kommuner og fylkeskommune, ofte blir knyttet betingelser til vedtaket i en eller flere av instansene som gjør at saken må behandles på nytt i alle de andre instansene.

#### **2.4.2 Forpliktende vedtak om bompengefinansiering**

Før bompengesaken kan legges fram for Stortinget, må fylkeskommunen ha fattet forpliktende vedtak om finansierings-opplegg og om eventuelt garantiansvar og bruk av ordningen med betinget refusjon. Dersom kommunene tar på seg garantiansvar, må disse også gjøre forpliktende vedtak om dette. Det må gå klart fram av vedtakene hva garantien omfatter, og hvilke vilkår og hvilken risiko som eventuelt er knyttet til garantien. Om det ikke er gjort før, må det nå også fattes vedtak om at det skal opprettes et bompengeselskap.

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

Erfaring har vist at det kan være fordelaktig å forelegge forslagene til vedtak for Vegdirektoratet for vurdering før de fremmes formelt. Feil i saksframleggene har flere ganger medført at saken må framlegges på nytt for fylkestinget og/eller kommunestyret for å få et tilfredsstillende vedtak.

## **2.5 SENTRAL BEHANDLING**

### **2.5.1 Forberedelse for stortingsbehandling**

Dersom vegkontoret under planleggingen av et bompengeprojekt er usikker på gjeldende retningslinjer eller konsekvensene av lokale ønsker, bør Vegdirektoratet kontaktes for å unngå forsinkelser i den endelige sentrale behandlingen av planen. Det kan også avtales med direktoratet at vegkontoret lager et første utkast til grunnlag for en Stortingsproposisjon for projektet.

Når bompengesaken er ferdig behandlet lokalt, sender vegkontoret saken til Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet har ansvar for å kvalitetssikre projektet og vurdere om det er grunnlag for å fremme saken. I så fall utformes et grunnlag for en Stortingsproposisjon som oversendes Samferdselsdepartementet. Det er departementet som foretar en endelig avgjørelse om saken skal fremmes for Stortinget.

Vegkontoret skal forelegge følgende dokumentasjon for Vegdirektoratet:

1. Prosjektbeskrivelse inkl. kostnadsoverslag og nytte/kostnadsvurdering
2. Redegjørelse for lokal saksgang, inklusive kopi av alle lokalpolitiske vedtak
3. Finansieringsplan
4. Bompengeberegning
5. Følsomhetsanalyse
6. Trafikkanalyse
7. Opplysninger om bompengeselskapet

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.

### **2.5.2 Behandling i Stortinget**

Som omtalt i kapittel 2.1 legges bompengeprojekter fram for Stortinget to ganger.

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

Som grunnlag for omtalen bør det helst foreligge utkast til kommunedelplan eller tilsvarende, en nytte/kostnadsvurdering og en skisse til et finansieringsopplegg. Det bør også foreligge prinsipiell tilslutning fra fylkeskommunen og berørte kommuner.

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

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

## **2.6 ENDRINGER I VEDTATTE BOMPENGEPROSJEKTER**

Endringer i bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget skal behandles på samme måte som nye bompengeprojekter. Dette kan for eksempel være en utvidelse av prosjektet med nye vegstrekninger, kostnadsøkninger eller endringer i finansierings- eller takstopplegget.

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

Forslaget til endringer skal behandles politisk i kommuner og fylkeskommune før saken oversendes Vegdirektoratet. Saken følger deretter vanlig prosedyre fram til den eventuelt fremmes for Stortinget. Slike endringsforslag kan ofte fremmes som del av en budsjettproposisjon i stedet for som egen proposisjon.

**Figur 2:**  
**Mulig framdriftsplan for forberedelse av et bompengeprosjekt - hovedansvarlig for framdriften i hver fase er markert med grått**

Interesseorganisasjoner	Kommuner	Fylkeskommune	Bompengeselskap	Vegkontor (VK)	Vegdirektoratet (VD)	Samferdselsdepartementet (SD)	Stortinget
	Initiativ/evt. søknad om bompengereordning						
				Forhånds- vurderinger			
Kartlegging av lokalpolitisk oppslutning			Evt. opprettelse av bompengeselskap				
				Foreløpig forslag til bompengereordning			
Høring	Prinsippvedtak om bompengereordning		Evt. opprettelse av bompengeselskap		Evt. omtale i NTP	Evt. omtale i NTP	Evt. orientering til Stortinget i NTP
				Endelig forslag til bompengereordning			
Høring	Uttalelse til bompengereordning, evt. vedtak om garanti	Endelig vedtak om bompengereordning	Opprettelse, evt. vedtak om opprettelse av bompengeselskap				
				Oversendelse av saken til VD	Forberedelse av saken for SD	Framlegg av St. prp. for Stortinget	Vedtak i Stortinget
			Bompengereavtale		Bompengereavtale		
			Driftsavtale	Driftsavtale			



### 3. Bompengeselskapet

#### 3.1 SELSKAPETS OPPGAVER

En del av selskapets oppgaver blir mer detaljert gjennomgått i kapittel 6 "Anleggsfasen" og kapittel 7 "Driftsfasen". Her gis bare et sammendrag og omtale av punkter som ikke dekkes andre steder i håndboken, med spesiell vekt på forhold som angår organisering av selskapet.

Før et prosjekt er vedtatt av Stortinget, er bompengeselskapets oppgave primært å virke som pådriver for realisering av et ønsket prosjekt, samt medvirke i utredningsarbeidet med sikte på raskest mulig gjennomføring etter at prosjektet er vedtatt.

Etter at et prosjekt er vedtatt av Stortinget endres rollen. I bompengeavtalens punkt 1.3 heter det at:

*Selskapet skal stå for (del/full)finansiering av Utbyggingen i samråd med Vegvesenet, og etter de retningslinjer som Staten til enhver tid gir. Under de samme forutsetninger administrerer Selskapet bompengedrift, forvalter bompengemidlene og anvender disse slik det framgår av denne avtale.*

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

I bompengeavtalen punkt 5.2 heter det at:

*Administrasjonen av bompengedrift skal gi minst mulig ulemper for trafikantene, høyest mulig inntjeningssevne og lavest mulig administrasjons- og innkrevingskostnader.*

Et godt fungerende marked for innkrevings-tjenester kan bidra til å redusere innkrevingskostnadene for alle bompengeselskap. Statens vegvesen mener at et slikt marked best kan utvikles ved at innkrevingen settes bort etter en reell konkurranse mellom flere aktører, det vil si etter en anbuds- eller tilbudskonkurranse. En slik bortsetting vil i de fleste tilfelle sikre at kostnadene blir så lave som mulig samt bidra til at selskapene unngår mulige habilitetsproblemer. Dersom bompengeselskapet selv ønsker å ta hånd om innkrevingen bør dette grunngis særskilt.

Før bompengeselskaper som setter bort den daglige driften av innkrevingen er det viktig å skille mellom bompengeselskapets og drifts-selskapets ansvar. Bompengeselskapet inngår en bompengeavtale med Vegdirektoratet basert på en standard avtaletekst. En driftsavtale mellom bompengeselskapet og det aktuelle vegkontoret skal også inngås.

Bompengeselskapet skal forholde seg til disse. Et driftsselskap vil være engasjert av bompengeselskapet og skal forholde seg til den avtale som er inngått mellom bompengeselskapet og driftsselskapet. Denne avtalen må likevel ikke være i strid med bompengeavtalen eller driftsavtalen.

I henhold til bompengeavtalens punkt 5.3 skal ikke bompengeselskapet engasjere seg i tiltak som ikke har direkte sammenheng med innkrevingen av bompenger eller betjening av selskapets gjeld. Dette innebærer at et bompengeselskap må ha godkjenning fra Vegdirektoratet for å påta seg oppgaver for andre bompengeselskap.

#### 3.2 SELSKAPSFORM

Et bompengeselskap kan organiseres på flere måter. Det finnes noen prosjekter hvor fylkeskommunen er bompengeselskap. Den mest vanlige formen er likevel aksjeselskap. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet ser det som en fordel at nye selskap organiseres som aksjeselskap eller andelsslag, slik at selskapene får en mest mulig lik selskapsform.

Det er et krav i den bompengeavtalen som Stortinget har sluttet seg til, om at selskapet til enhver tid skal være majoritetseiet av fylker og kommuner, og at styrerepresentanter som disse har stått bak valget av, utgjør flertall i styret. Dette kravet er stilt fordi:

- i de fleste bompengeanlegg er det også et vesentlig bidrag med offentlige midler
- dette sikrer offentlig styring
- kommuner/fylkeskommune ofte har garantert for lån

De fleste selskaper er i sin helhet eid av de kommuner/fylkeskommuner som er berørt av utbyggingen. I tilfeller hvor initiativ til bompengeprojektet kommer fra annet hold, skal det likevel være mulig å la disse få være med på eiersiden og være representert i styret.



Egenkapitalen er ofte svært lav i forhold til det totale lånebehov. Hvis private banker, entreprenører, konsulentfirmaer eller andre interessenter ønsker å være med i selskapet for å styrke egenkapitalen, gjøres dette ved å utstede B-aksjer. Disse har ikke stemmerett ved valg av styrende organer, og gir heller ikke representasjonsrett i disse organer. Forøvrig er det ikke ønskelig å legge begrensninger på hvilke personer som kan sitte i styret for bompengeselskapet.

I samband med etablering av selskapet skal det utarbeides vedtekter der blant annet formålet for selskapet blir definert. Ifølge aksjeloven § 2-2 (L1-4) skal vedtekter for aksjeselskap inneholde:

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

Det gjøres spesielt oppmerksom på at vedtektenes pkt. 3 ikke bør inneholde formål som vil være i strid med de krav bompengeavtalen stiller til selskapets virksomhet, jf blant annet bompengeavtalens punkt 5.3, 6.1.e og 6.5.

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

### 3.3 TIDSPUNKT FOR OPPRETTELSE AV BOMPENGESELSKAPET

Tidligere ble bompengeselskapet ofte opprettet allerede mens det foregikk forhåndsvurderinger av om det var mulig å bompengefinansiere det aktuelle prosjektet. Nå er det ikke uvanlig at selskapet først blir formelt opprettet på et vesentlig senere tidspunkt.

Av hensyn til forhandlinger om lån og om avtaler mellom stat og bompengeselskap, er det likevel ønskelig at selskapet er opprettet når det foreligger bindende vedtak om bompengefinansiering fra fylkeskommuner og kommuner. Vegdirektoratet anbefaler at selskapet senest må være opprettet når saken sendes fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet.

### 3.4 AVTALER

#### 3.4.1 Bompengeavtalen

Det viktigste avtaledokumentet for bompengeselskapet er bompengeavtalen som inngås mellom selskapet og staten. Avtalen fastlegger selskapets oppgaver og rettigheter. Før avtalen er underskrevet, har selskapet ingen rett til å kreve inn bompenger, og dermed heller ikke noe grunnlag for å ta opp lån.

Samferdselsdepartementet har delegert myndighet til å inngå slik bompengeavtale til Vegdirektoratet, under forutsetning av at en standard avtaletekst legges til grunn. Denne standardteksten tar hensyn til de prinsipielle vedtak Stortinget har gjort i forbindelse med behandling av tidligere bompengesaker. Standardavtalen ble sist behandlet i St. prp. nr. 1 Samferdselsdepartementet (1990-91).

Denne standardteksten vil av og til bli revidert som følge av nye vedtak eller signaler fra Stortinget og departementet. Gjennom arbeidet med denne håndboken er det gjort en del redaksjonelle endringer i avtaleoppbyggingen. Den revidert standardteksten for nye bompengeavtaler er i sin helhet vist i vedlegg 1. I tillegg er det flere steder i håndboken vist til denne teksten.

Svært mange bompengeprojekter vil kreve mindre endringer i standardteksten. Dette er det lagt opp til ved utarbeidelse av teksten, og flere steder er alternative tekstløsninger beskrevet. Det er likevel en fordel om standardteksten kan følges så langt som mulig. Dette vil forenkle saksbehandlingen, spesielt hvis ekstra runder med avklaringer i forhold til departementet kan unngås.

For bompengepakker vil avtalen kunne avvike betydelig fra standardavtalen. Dette skyldes at avtaleteksten i utgangspunktet ikke var beregnet på slike problemstillinger som pakkeløsninger medfører. Vegdirektoratet tar sikte på å lage en ny standardtekst for bompengepakker, se også omtale i kapittel 9.1.

Bompengeavtalen kan først undertegnes etter at Stortinget har vedtatt bompengeprojektet. Et utkast til bompengeavtale kan med fordel utarbeides før dette, slik at den er klar til å underskrives umiddelbart etter Stortingsbehandlingen.

Alle endringer i bompengeavtalen etter at den er underskrevet, skal gjøres som tilleggsavtaler, jf bompengeavtalens punkt 8 og kapittel 3.4.3:

#### **8. Revidering av avtalen**

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

Avtalen gjelder i utgangspunktet fram til innkreving av bompenger skal opphøre, jf bompengeavtalens punkt 9:

#### **9. Oppsigelse av avtale**

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

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

### **3.4.2 Driftsavtale**

I bompengeavtalen er det forutsatt at det inngås en egen avtale om drift av innkrevings-systemet. Denne avtalen skal inngås mellom Selskapet og det aktuelle vegkontoret. Grunnen til at det inngås en egen avtale om driften, er blant annet at en rekke forhold angående driften ofte ikke er avklart på det tidspunktet bompengeavtalen undertegnes. Standard driftsavtale er vist i vedlegg 2, og er nærmere omtalt i kapittel 7.

### **3.4.3 Tilleggsavtaler**

Ved behov for endringer i bompengeavtalen eller driftsavtalen skal det inngås tilleggsavtaler som endrer eller utdyper de opprinnelig inngåtte avtaler. Driftsavtalen er formelt sett også en tilleggsavtale til bompengeavtalen.

Fra planleggingen starter til bompengeinnkrevingen opphører, vil ansvarlige for prosjektet skifte flere ganger, i hvert fall på vegkontorene og i Vegdirektoratet. Som en kvalitetssikring av avtaleverket og som støtte for nye saksbehandlere, er det i bompengeavtalen et krav om at alle tilleggsavtaler og andre dokumenter av betydning for prosjektet skal registreres fortløpende. Ansvar for dette ligger hos vegkontoret, jf bompengeavtalen punkt 4.6:

#### **4.6 Ajourhold av avtalegrunnlag**

*Vegkontoret er ansvarlig for at vedleggene til denne avtale ajourholdes som følge av nye vedtak i Storting, fylkesting eller kommunestyre, tilleggsavtaler mellom selskapet og Vegvesenet eller andre forhold som påvirker avtalen. Kopier av nye vedlegg skal sendes Selskapet og Vegdirektoratet.*

Det er ønskelig at dette gjøres etter et system som etter hvert blir likt for alle prosjekter. Det foreslås derfor at bompengeavtalen får 5 vedlegg, som alle vil bestå av flere dokumenter etter hvert som det inngås tilleggsavtaler eller det skjer andre vedtak av betydning for prosjektet.

Vedleggene bør være:

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

Se også håndbokens vedlegg 3.

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

### 3.5 RETTIGHETER OG BETINGELSER FOR SELSKAPET

#### 3.5.1 Rettigheter

Selskapets rettigheter framgår av bompenggeavtalen punkt 1.3:

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

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

*Innkrevning av bompenger skal opphøre så snart som mulig etter at Selskapet har disse midler.*

Nærmere omtale av opphør av selskapet er gitt i kapittel 8.

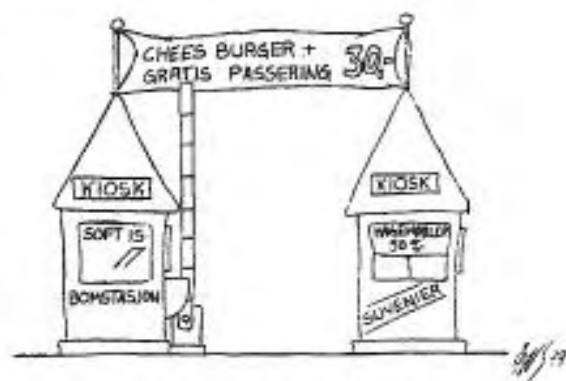
#### 3.5.2 Bompenggeinnkreving

I bompenggeavtalens punkt 3 blir det satt betingelser for innkrevningen, blant annet:

- plassering av bomstasjon(ene)
- om det skal være etterskudds-, parallell- og/eller forhåndsinnkreving og fra hvilket tidspunkt innkreving kan starte

- bompenggeperiodens lengde, normalt 15 år, og betingelser for eventuell forlengelse, maksimalt 5 år
- takst- og rabattsystem skal være i samsvar med gjeldende takstretningslinjer
- takster kan endres i takt med prisstigningen, om nødvendig kan reell takstøkning godkjennes, men maksimalt 20 % i forhold til utgangsnivået
- selskapet plikter å ilegge tilleggsavgift etter gjeldende forskrift ved unnlatt betaling

#### 3.5.3 Annen virksomhet



Selskapets adgang til å drive annen virksomhet er beskrevet i bompenggeavtalen punkt 5.3:

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

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

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

*Selskapet skal ikke inngå avtaler med andre bompenggeselskaper eller andre typer selskaper om noen form for tjenester knyttet til annen*



*bruk av elektroniske brikker eller andre former for betalingskort for bompenger, enn betaling for passering av bompengestasjoner på offentlig veg.*

For at administrasjons- og innkreivingskostnadene skal holdes lavest mulig, presiseres det at selskapet ikke skal engasjere seg i eller pådra seg utgifter knyttet til byggherre- eller byggelederfunksjonen.

Informasjon fra selskapet til allmennheten skal begrenses til takst- og rabattsystemet samt informasjon om innkreivingen, jf også kapittel 5.7 og 5.8. Det er ikke tillatt å benytte bompenginntekter til markedsføring av prosjektet med sikte på få flest mulig til å benytte vegen.

Selskapet skal ikke engasjere seg i tiltak som ikke har direkte sammenheng med innkreivning av bompenger eller betjening av selskapets gjeld. Selskapet har ikke adgang til å kjøpe aksjer. Selskapet skal ikke engasjere seg i andre prosjekter uten tillatelse fra Vegdirektoratet. Det forutsettes i så fall at selskapet mottar betaling som fullt ut dekker kostnadene ved et slikt engasjement. Slikt engasjement skal omtales særskilt i selskapets regnskap.

### **3.5.4 Krav til selskapet**

I bompengeavtalens punkt 6 er det stilt en rekke krav til selskapets organisering og drift:

#### *6.1 Betingelser for innkreivingsretten*

*Selskapets rett til å innkreive bompenger er betinget av at*

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

*andre avtaler som er inngått med Vegvesenet.*

Flere av disse punktene er utdypet i egne punkter i avtalen. I tillegg er det et krav i bompengeavtalens punkt 6.4 om at gjeld pådratt før stortingsbehandlingen ikke tillates dekket med bompenger, se omtale i kapittel 2.3.3.

### **3.5.5 Tilbakebetaling av aksjekapital**

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

Selskapet skal derfor ikke utbetale årlig utbytte, men deler av aksjekapitalen kan tilbakebetales aksjonærene ved oppløsning av selskapet, jf bompengeavtalen punkt 6.5:

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

### **3.5.6 Forsikringer**

Dette er omtalt i bompengeavtalens punkt 6.6:

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

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

*Kostnadene til forsikring betraktes som administrasjonskostnader og belastes bompenginnkreivningen.*

Driftsavtalen punkt 5 Forsikring:

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



Hovedprinsippet er at selskapet har full rett til å tegne forsikring for det som er selskapets ansvar, men at selskapet ikke skal ta på seg ansvar fra vegvesenet. Ved vurdering av om forsikring skal tegnes, må forøvrig vanlige risiko- og konsekvensvurderinger legges til grunn.

### 3.5.7 Krav til regnskap

Bompengeavtalens punkt 6.7:

*Selskapets regnskap skal føres i samsvar med regnskapslovens bestemmelser. Det skal klart fremgå av regnskapet hvor stort beløp som hvert år er utbetalt til Vegvesenet.*

Det kreves at selskapet uansett selskapsform skal føre sine regnskaper i samsvar med regnskapslovens regler. Regnskapsloven (L1-6) og Aksjeloven (L1-4) har identiske regnskapsregler. Det er videre krav om at det skal framgå klart av regnskapet hvor stort kontantbeløp som hvert år er overført til Statens vegvesen.

Den tekniske regnskapsføringen har variert betydelig fra selskap til selskap og Statens vegvesen har ikke sett det som sin oppgave å lage felles regler, da dette vil innebære en fortolkning av aksjeloven og regnskapsloven. Norvegfinans har imidlertid utarbeidet et forslag til felles regnskapsnorm for bomveg-selskaper.

### 3.5.8 Årsberetning og andre oppgaver

Bompengeavtalens punkt 6.8:

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

Det har fra noen selskap vært reist tvil om det kan stilles slike krav om innsynsrett for vegvesenet og Riksrevisjonen. Tilsvarende har det også vært reist tvil om bestemmelsen i avtalens pkt 6.1.d om møte- og talerett på generalforsamlinger. I den forbindelsen vises det til

omtale av aksjeloven § 2-4 i håndbokens kapittel 3.2. Selskapet er opprettet med det helt spesielle formål å finansiere en spesiell vegutbygging, og krav om slikt innsyn har vært kjent allerede før selskapet blir stiftet. Ut fra dette bør ikke de offentlige majoritetsiere av selskapet ha grunnlag for innvendinger mot slikt innsyn.

### 3.5.9 Bompengeselskapenes forhold til forvaltningsloven og offentlighetsloven

Lov om behandlingsmåte i forvaltningssaker av 10. februar 1967 (forvaltningsloven), stiller en rekke krav til den virksomhet som drives av forvaltningsorganer, jf lovens §1. Loven kan betegnes som en særskilt rettsikkerhetsgaranti for den private borger overfor offentlig myndighetsutøvelse.

Som forvaltningsorgan defineres etter loven ethvert organ for stat eller kommune, jf forvaltningslovens §1, annet punktum. I visse henseende omfattes imidlertid også private rettssubjekter som bompengeselskaper av forvaltningsloven, nemlig når det fattes enkeltvedtak, jf §1 tredje punktum. Enkeltvedtak er "et vedtak som gjelder rettigheter og plikter til en eller flere bestemte personer."

Dette gjenspeiler seg blant annet i takstretningslinjenes bestemmelser om bompengeselskapets rutiner i forbindelse med takstendringer eller ileggelse av tilleggsgebyr, se omtale i kapittel 5.8 og 5.9. I saker som gjelder ileggelse av tilleggsavgift i henhold til forskrifter til vegloven §27 vil forvaltningslovens regler gjelde fullt ut for bompengeselskapet.

I de tilfeller hvor det ikke er helt klart at det foreligger et enkeltvedtak, kan spørsmålet om bompengeselskapenes rettslige status komme på spissen, for eksempel ved spørsmål om anvendelse av reglene om inhabilitet etter forvaltningslovens kap. II.

Selv om det er delte meninger rundt hva som skal betegnes som et forvaltningsorgan i lovens forstand, kan det utefra lovforarbeider, uttalelser fra justisdepartementets lovavdeling, juridisk litteratur m.v. pekes på noen rettslige utgangspunkter og relevante momenter for vurderingen av bompengeselskapenes rettslige status.

Utgangspunktet som tas i forbindelse med forarbeidene (Ot. Prp. 4, 1981-82) er at aksjeselskaper eller egne rettssubjekter fortsatt faller utenfor offentlighetsloven. Ut fra en konkret vurdering vil man likevel kunne komme til en annen konklusjon på bakgrunn av selskapets særstilling m.h.t. formål, organisasjon og forhold til styresmakter.

Det kan blant annet pekes på at bompengeselskapet ikke driver tradisjonell næringsvirksomhet, men er opprettet på grunnlag av særskilte avtale med Vegdirektoratet. Formålet med virksomheten er blant annet innfordring av offentlige midler på vegne av det offentlige. Til dette kommer også som et moment at selskapet ved ileggelse av tilleggsavgift utøver offentlig myndighet, jfr. Ovenfor om enkeltvedtak. Et annet kjennetegn er at virksomheten har monopolstilling på sitt område. Legalmonopol er typisk for offentligrettslige subjekter, noe som taler for anvendelse av forvaltningslovens bestemmelser.

Det er på det rene at selskap i noen relasjoner er underlagt forvaltningsloven som følge av dets rolle som utøver av offentlig myndighet. Også når det gjelder den øvrige del av virksomheten, foreligger et offentligrettslig preg som trekker i retning av at forvaltningsrettslige saksbehandlingsprinsipper ikke kan utelukkes å komme til anvendelse.

Desto større omfang bompengerekravet får, desto viktigere er det med et effektivt og godt fungerende informasjonssystem om bompenger. En forutsetning for dette er at alle involverte parter tar informasjonsarbeidet på alvor og bidrar til at nødvendig informasjon finnes tilgjengelig. Når det gjelder informasjon fra offentlige myndigheter, er intensjonen i offentlighetsloven at det skal være vid innsynsrett i offentlige dokumenter. Dersom spørsmål om informasjon eller innsyn ikke kan imøtekommes, må dette gis en tilfredsstillende grunngrunnis tilfredsstillende, som kan være hensynet til selskapets drift. Vanligvis bør et offentlig eid selskap på mange områder tillate tilsvarende innsyn som en offentlig etat.

## 4. Finansieringsopplegg

### 4.1 FORUTSETNINGER

Det er en rekke viktige forutsetninger som alle hver for seg kan ha avgjørende betydning for økonomien i et bompengeprojekt.

#### 4.1.1 Anleggskostnader

Ved oversending av en søknad om godkjenning av et bompengeprojekt fra vegkontoret til Vegdirektoratet, er det ønskelig at det foreligger et kostnadsoverslag på detaljplannivå (reguleringsplan), og det er et krav om at det minimum foreligger et overslag på oversiktsplannivå (kommunedelplan). Usikkerheten ved et detaljplanoverslag skal normalt være +/- 10 % og på oversiktsplannivå +/- 25 %. For alle kostnadsoverslag skal usikkerheten være angitt. Kostnadsoverslaget skal omfatte alle kostnader som omfattes av bompengavtalen, også bomstasjoner og innkrevningssystem.

Før oversending av Stortingsproposisjonen til Stortinget, er hovedregelen at det skal foreligge overslag med en usikkerhet på maksimalt +/- 10 %.

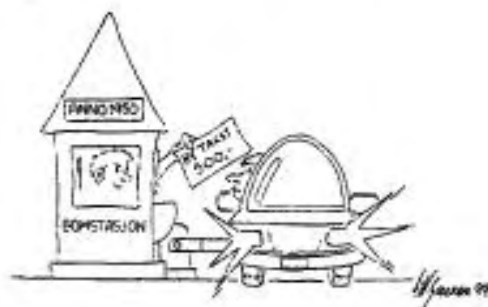
Hvis prosjektet inneholder elementer som er spesielt usikre, som vanskelige broprosjekter, tunneler i vanskelig fjell, svært vanskelige grunnforhold eller spesielt miljøutsatte strekninger med mulige krav om særlige tiltak, må det vurderes om det skal benyttes andre usikkerhetsnivå. Dette må i så fall beskrives og begrunnes. Hvis økonomien i prosjektet er marginal, bør det gjennomføres spesielle analyser av usikkerheten i alle elementer av betydning for økonomien i prosjektet.

Gjeldende bompengavtale mellom staten og bompengeselskapet forutsetter at eventuelle kostnadsoverskridelser utover det angitte usikkerhetsnivået skal dekkes av staten. Staten skal normalt også dekke selskapets merutgifter (rente- og driftskostnader) dersom anlegget åpnes for trafikk senere enn 3 måneder etter avtalt åpningstidspunkt ved inngåelse av bompengavtalen. Departementet varsler i St. meld. nr. 46 (1999-2000) "Nasjonal transportplan 2002-2011" at disse reglene kan bli endret. Dette gjelder særlig statens ansvar for overskridelser utover angitt usikkerhet.

Statens vegvesen, som byggherre og økonomisk ansvarlig ved større overskridelser og forsinkelser, bør ha stor egeninteresse av å utarbeide så gode kostnadsoverslag som mulig. Hvis staten må gå inn og dekke overskridelser, skal dette dekkes av de ordinære bevilgninger til vegutbygging i det aktuelle fylket (ikke fra stamvegbevilgningene), og dette vil dermed gå på bekostning av annen vegutbygging i fylket.

I forhold til tidligere avtaler, innebærer dagens standard bompengavtale en vesentlig lavere risiko enn tidligere for bompengeselskapene ved store sprekke i kostnadsoverslagene. Også muligheten for betinget refusjon kan bidra til å redusere selskapets risiko, se kapittel 4.4.4.

#### 4.1.2 Bompengandel, takster og bompengeperiode



De fleste bompengeprosjekter blir finansiert med en kombinasjon av bevilgninger over statsbudsjettet og bompenger.

Lavere bompengandel enn 50 % blir vanligvis ikke godkjent.

Takstene skal i utgangspunktet være tilnærmet slik at de gjenspeiler den nytte trafikantene får av utbyggingen. For ferjeavløsningsprosjekter har det vært angitt at takstene ikke skal være over gjeldende ferjetakst + 40 %.

Takstnivået vil påvirke trafikkmengdene, og høye takster kan få stor innvirkning på trafikkgrunnlaget, se punkt 4.1.3. Gjeldende takstretningslinjer, se vedlegg 4 (L9-1), skal legges til grunn for takst- og rabattsystem for nye bompengeprojekter.

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



Det er flere grunner til at bompengerperioden bør avgrenses:

- hensynet til trafikantene som benytter anlegget
- usikkerheter knyttet til trafikkutvikling, rentenivå, prisstigning m.v. blir større jo lenger perioden er

#### 4.1.3 Trafikkgrunnlag

Framtidig trafikkgrunnlag kan være den forutsetningen som er vanskeligst å fastsette. Samtidig er dette en meget viktig faktor for prosjektets økonomi.

Svært ofte vil det foreligge trafikk tall fra en eksisterende veg eller et ferjesamband som utbyggingsprosjektet skal erstatte. Trafikken på denne vegen sammen med generelle prognoser for trafikkvekst (for eksempel som anslått i NTP), kan benyttes som et utgangspunkt for å anslå trafikken gjennom bomstasjonen. I tillegg må det tas hensyn til eventuell trafikkvekst som følge av et vesentlig bedre tilbud og eventuell avvisning på grunn av bompengavgiften.

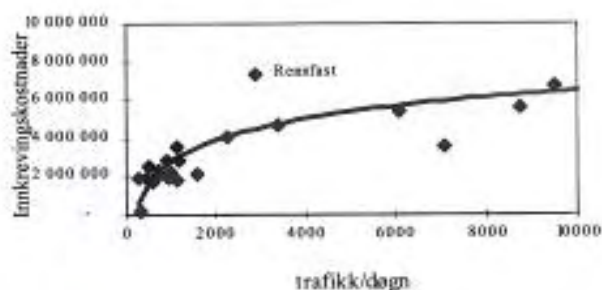
For å få tilstrekkelig sikre trafikkprognoser for et bompengeprojekt, må det gjennomføres en trafikkanalyse. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2.3.4.

#### 4.1.4 Driftskostnader

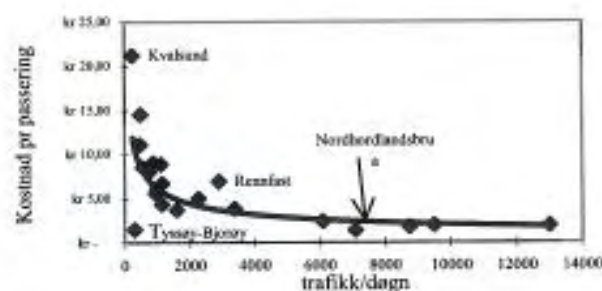
Vegdirektoratet utarbeider hvert år en statistikk som viser driftskostnadene for alle bompengeprojekter i Norge og hvor stor andel dette utgjør av bompengeinntektene. Driftskostnadene avhenger blant annet av type innkrevningssystem og hvor stor trafikken er.

I gjennomsnitt utgjør driftskostnadene rundt 10 % av bompengeinntektene, men varierer fra 4% til 30 %. Ved planlegging av et bompengeprojekt vil det være fornuftig å se på innkrevingskostnadene til andre sammenlignbare prosjekt. I St. meld. nr 46 (1999-2000) er følgende kurver vist for innkrevingskostnader i 1997 (NTP fig 9.1 og 9.2):

**Innkrevingskostnader**



**Transaksjonskostnader og trafikkmengde**



Den årlige statistikken som utarbeides av Vegdirektoratet kan være et hjelpemiddel til å vurdere dette. Innkrevingskostnadene for et bompengeprojekt må ikke undervurderes i kostnadsoverslagene og bompengeberegningene.

#### 4.1.5 Prisstigning og rentenivå

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



## 4.2 FINANSIERINGSPLAN OG FØLSOMHETSANALYSE



### 4.2.1 Finansieringsplan

Bompengeprojektets finansieringsevne er avhengig av sammenhengen mellom kapitalbehov og årlige inntekter og utgifter. Med de gitte forutsetninger må det gjennomføres bedriftsøkonomiske analyser som viser om antatte bompengeinntekter vil være store nok til å dekke avdrag, renter og kostnader.

Svært ofte vil variasjonsområdene for trafikkgrunnlag, takstnivå, bompengeperiode og driftskostnader kunne anslås såpass sikkert, at det på et tidlig tidspunkt er mulig å fastlegge størrelsesorden på mulige låneopptak og dermed bompengandelen. Resten må vanligvis dekkes med offentlige bevilgninger.

En sentral faktor i finansieringsplanen er tidspunktet for de offentlige bevilgningene. Det vanlige er at disse kommer mot slutten av anleggsperioden. Dette medfører økt lånebehov og større rentekostnader for bompengeprojektet enn om de offentlige bevilgningene kommer tidlig i perioden.

I noen bompengeprojekter kan annen del-finansiering også være aktuell, f. eks. fra private utbyggingsinteresser. Tidspunkt for slike bidrag og eventuell usikkerhet knyttet til denne type bidrag, må vies spesiell oppmerksomhet i de økonomiske analysene.

### 4.2.2 Beregningsmodell

Det finnes flere beregningsmodeller som kan benyttes til økonomisk analyse av bompengeprojekter. Vegdirektoratet har utviklet en ny modell som går under navnet "BOM2000" og er utformet som et Excel regneark. Kopi av dette kan fås ved henvendelse til Ferjekontoret i Vegdirektoratet.

### 4.2.3 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 bompengeavtalen og takstretninglinjene.

Ved utarbeidelsen av finansieringsplanen må det tas hensyn til hvilken usikkerhet som er knyttet både til kostnadsoverslag, trafikkprognoser og renteutvikling/prisstigning. Det må også tas hensyn til at selskapets økonomi skal kunne tåle en dårligere utvikling i alle faktorer enn det som forutsettes å være mest sannsynlig.

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

Størrelser som bør analyseres er:

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

Det finnes også mer sofistikerte måter å vurdere usikkerhet på, for eksempel varians-analyser basert på normalfordelingsprinsippet. Uansett metode er det viktig at både forutsetninger og metodikk for analysen presenteres på en oversiktlig og ryddig måte, slik at det er mulig å gå inn og etterprøve analysene, og eventuelt gjennomføre sammenlignbare analyser med andre forutsetninger.

Ut fra erfaringer med flere prosjekter, er det grunn til å understreke kravet om svært nøkterne forutsetninger som grunnlag for vurdering av nye bompengeprojekter.

### 4.3 BOMPENGEFINANSIERING

De fleste bompengeselskaper må ta opp lån for å bidra med sin andel av finansieringen. Dette kapitlet gir en omtale av spesielle forhold og krav i forbindelse med bompengefinansiering.

#### 4.3.1 Finansieringskilder

De mest aktuelle lånekilder er banker, kredittforetak og verdipapirmarkedet.

Det er et krav at bompengeselskaper med fylkeskommunale eller kommunale garantier tar opp lån i norske kroner. Bompengeselskaper uten slike garantier, kan imidlertid ta opp lån i utenlandsk valuta, jf. bompengeavtalen punkt 6.2.

#### 4.3.2 Lånetyper

De mest aktuelle lånetyper for finansiering av bompengeanlegg er:

##### Kortsiktige lån

- Kassekreditt er en løpende kredittavtale med en bank. Slike lån benyttes gjerne til å jevne ut inn- og utbetalinger.
- Byggelån i anleggsperioden. Byggelånet er et kontolån på samme måte som kassekreditten. Lånet har en øvre ramme og må konverteres til et langsiktig lån når anlegget er ferdig bygget.
- Trekkrammer fungerer på samme måte som ovennevnte, men rentebetingelsene er oftest knyttet til en referanserente, for eksempel NIBOR.

- Sertifikatlån er kortsiktige, omsettelige gjeldsbrevlån med inntil 364 dagers løpetid. Lånet forfaller i sin helhet på forfallsdag, men vil kunne refinansieres i det samme markedet. Prosjekter med offentlig garanti vil kunne benytte sertifikatmarkedet til kortsiktig finansiering.

Både bygge- og kassekredittlån blir vanligvis gitt av banker.

##### Lange og mellomlange lån

- Gjeldsbrevlån er den vanligste type banklån. Bankens sikkerhet er egentlig bare selve lånavtalen, men det kan avtales ekstra sikkerhet ved pant i innkrevingsretten, se punkt 4.4.3.
- Obligasjonslån (ihendehaver- eller partialobligasjon) kan tas opp direkte av bompengeselskapet, eller indirekte gjennom et kredittforetak. I det første tilfellet tar obligasjonseierne (som kan være mange) risikoen. I det andre tas risikoen av kredittforetaket.
- Lån i utenlandsk valuta kan bare tas opp av bompengeselskaper som ikke har fylkeskommunal/kommunal garanti, jf. St. prp. nr. 1 (1992-93) Samferdselsdepartementet (L3-6).

#### 4.3.3 Obligasjonslån

Utleggelse av obligasjonslån i verdipapirmarkedet stiller visse krav til dokumentasjon. Et forenklet prospekt med finansiell informasjon om låntager må utarbeides til investorene dersom lånet skal noteres på Oslo Børs. Det er imidlertid intet krav om at obligasjonslån må børsnoteres.

Eventuelle garantistillelser må overføres til obligasjonseierne. Dette og øvrige forhold i lånegivers interesse ivaretas av selskapet Norsk Tillitsmann AS. Obligasjons- og sertifikatlån noteres hos Verdipapirsentralen.

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

#### 4.3.4 Valutalån

Valutalån kan bare tas opp av bompengeselskaper som ikke har fylkeskommunal eller kommunal garanti. Usikrede valutalån er forbundet med stor risiko, og er derfor lite aktuelt. I spesielle tilfeller kan valutalån vurderes, men da må kursrisikoen elimineres ved bruk av sikringsinstrumenter.

#### 4.3.5 Rente og rentebindingstid

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

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

Som referanserente har det vært vanlig å benytte NIBOR.

Forskjellen i sikkerhet kan gi store forskjeller i lånebetingelsene. Er det kommunal eller fylkeskommunal garanti for lånet, kan det gis lavere rente enn for lån uten slik garanti. Erfaring viser også at risikoen ved et prosjekt vurderes forskjellig av de enkelte finansinstitusjonene. Det lønner seg derfor alltid å undersøke flere finansieringsmuligheter.

Det er viktig at mest mulig av inntektene raskt går til nedbetaling av gjelden, og at lånet ikke har lenger løpetid enn at det kan nedbetales hvis bompengerekravingen opphører tidligere enn opprinnelig forutsatt.

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

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

#### 4.3.6 Opptak av lån

Det har vært vanlig først å gå til bankene for å få byggelån for prosjektet, og så til kredittforetakene eller verdipapirmarkedet når byggelånet skal konverteres til langsiktige lån. Det er da en viss risiko for at markedet kan være urolig eller ugunstig når det langsiktige lånet skal legges ut. Et alternativ er derfor å sikre seg den langsiktige finansieringen med en gang.

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

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



## 4.4 GARANTIER

### 4.4.1 Bankgaranti

For prosjekter uten fylkeskommunal eller kommunale garantier, er det et krav om at det skal stilles en garanti fra en bank eller en finansinstitusjon direkte overfor staten, jf bompengeselskapets punkt 6.2 og behandlingen av St. prp. nr. 1 (1989-90) Samferdselsdepartementet (L3-2). Bakgrunnen er at Statens vegvesen som byggherre er ansvarlig overfor entreprenører for at inngåtte avtaler blir overholdt. Dersom bompengeselskapet av en eller annen grunn slutter å overføre midler til vegvesenet før alle regninger er betalt, vil vegvesenet stå ansvarlig for å utbetale midler for utført arbeid og for eventuelle kostnader ved å bryte en inngått avtale. Dette må i så fall dekkes av ordinære offentlige vegbevilgninger, og dermed gå på bekostning av andre vedtatte prosjekter.

Garantiordningen ble sist vurdert i forbindelse med behandlingen av St. prp. nr. 1 (1993-94) Samferdselsdepartementet (L3-9). Det ble da bestemt at det skal kreves garanti fra bank eller finansinstitusjon for et beløp tilsvarende 20 % av den andel av utbyggingskostnadene som bompengeselskapet skal finansiere.

Garantien skal avgis direkte til Statens vegvesen og skal foreligge før byggestart. Den skal være gjeldende inntil vegvesenet har oppfylt alle sine forpliktelser overfor entreprenørene. Garantien skal gis med færrest mulig forbehold. Det må tas hensyn til kostnadene ved en slik garantistillelse i prosjektkalkylene.

### 4.4.2 Fylkeskommunal og kommunal garanti

Det er relativt vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garanti for bompengeselskapenes lån. Ved utgangen av 1998 hadde om lag halvparten av prosjektene slik garanti.

Ifølge kommuneloven (L1-9) er det begrensninger på fylkeskommunenes og kommunenes adgang til å gi garanti. Det kreves også forhåndsgodkjenning av Kommunal- og regionaldepartementet, jf kommuneloven § 51.

I utgangspunktet er det ikke tillatt å gi garanti til næringsvirksomhet, men Stortinget kan beslutte at slike garantier kan gis til bompengeprojekter.

Slike garantier kan bare gis ved simpel kaushjon. Dette innebærer at lånegiver ved eventuelt mislighold først må søke å realisere det som finnes av verdier i bompengeselskapet. I praksis betyr dette at lånegiver overtar innkrevingsretten og utnytter denne innenfor de rammer bompengeselskapet setter (20 % takstøkning og 5 års forlengelse). Garantistenes ansvar blir gjort gjeldende i den grad lånegiver ikke får dekket sin fordring på denne måten. Det skal da svært mye til at garantiansvaret utløses.

Ved fylkeskommunal/kommunal garanti knyttet til bompengeprojekter, skal garantiens lengde ikke være lenger enn låneobjektets levetid, begrenset til maksimalt 40 år. Dette innebærer at garantien som regel blir gitt for den antatte bompengeperioden pluss 5 år for en eventuell forlengelse.

Før vedtak om garanti fattes, skal fylkeskommunen/kommunen være gjort kjent med risikoen forbundet med å stille slik garanti. Det skal også gjøres kjent hvorvidt tiltaket kan realiseres uten slik garanti. Alle vedtak om garanti må gjøres med forbehold om Stortingets samtykke. Også de lokale godkjenningsmyndighetene (fylkesmannen for kommunen og Kommunal- og regionaldepartementet for fylkeskommunen) må ta stilling til vedtakene.

Vedtak om garantistillelse må skje før saken legges frem for Stortinget og vedtakene skal omtales i den aktuelle stortingsproposisjonen. Dersom garantistillelsen ikke står omtalt i Stortingsvedtaket, vil ikke garantistillelsen bli innvilget.

Forøvrig vises til nærmere omtale av formell behandling av bompengesaker i kapittel 2.4.



#### 4.4.3 Pant



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

*Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompengeneinnkrevinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettsvern ved å tinglystast 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.*

Slik pantsetting kan benyttes som sikkerhet for lån. Vanligvis krever lånegiver å tinglyse en pantobligasjon på eiendommens grunnboksblad. Pantobligasjonen har et pålydende tilsvarende lånets størrelse, og skal tjene som sikkerhet for fortrinnsrett til bompengeneinntektene i samme omfang. Lånegiver vil krevje at Vegdirektoratet signerer på pantobligasjonen i egenskap av hjemmelshaver til eiendommen. Vegdirektoratet aksepterer dette.

Rent praktisk foregår dette slik:

1. Bompengeselskapet sørger for at den delen av veganlegget der bomstasjonen skal plasseres blir oppmålt og skjøtet over til det lokale vegkontor ved Samferdselsdepartementet heftelsesfritt.
2. Søknad om tillatelse til pantsetting sendes Vegdirektoratet via vegkontoret.
3. Vegdirektoratet samtykker i at den aktuelle finansinstitusjon i egenskap av lånegiver

gis pantesikkerhet i bompengeselskapets rett til å krevje inn bompenger på anlegget. Dette gjøres ved at Vegdirektoratet skriver ut en pantsettelseserklæring.

4. På eiendommens grunnboksblad tinglyses samtykkers ordlyd, om at tillatelsen til å innkreve bompenger gjelder innenfor de grenser som framgår av stortingsvedtaket og avtalen med staten ved Vegdirektoratet. Som hjelpedokumenter ved tinglysing vedlegges de aktuelle stortingsdokumenter som ledet fram til Stortingets vedtak, avtalen mellom selskapet og Vegdirektoratet og Vegdirektoratets erklæring.

For bompengeselskap som ofte refinansierer og inngår nye lån, er det tungvint å måtte gå til Vegdirektoratet hver gang for å få signatur på pantobligasjonen. På visse betingelser godkjennes det derfor at bompengeselskapet får feste bomstasjonens grunn av staten, slik at det er tilstrekkelig at de selv skriver under pantobligasjonen.

I noen tilfeller kan også garantistene krevje å få tinglyst krav i innkrevingsretten (jf. bompengavtalen pkt. 6.1 bokstav a). Utforming av Vegdirektoratets erklæring må tilpasses den aktuelle situasjonen, og det må påses at alle dokumenter utfylles korrekt, slik at hjemmelshaver til grunnen ikke påtar seg ansvar for lånet.

#### 4.4.4 Betinget refusjon

##### Bakgrunn og definisjon

Ordningen med betinget refusjon er omtalt i St. prp. nr. 63 (1991-92) (L3-4) og innebærer at staten på visse betingelser kan ta ansvar for topprisikoen i prosjektet. Dette skjer i så fall ved at riksvegmidler hentet fra fylkets ordinære bevilgningsramme kan tilføres et bompengeselskap som ikke klarer å oppfylle sine økonomiske forpliktelser. Dette vil da skje på bekostning av annen riksvegutbygging i fylket. Formålet med betinget refusjon er å gjøre det lettere for kommuner og fylkeskommuner å stille garanti. Risikoen ved en garanti vil bli redusert ved at den betingete refusjonen kommer til utbetaling før garantien blir effektiv.

Det er en forutsetning at prosjektet skal ha fylkeskommunal/kommunal garanti for bom-

pengeprosjektets gjeld, og at prosjektet i utgangspunktet ser ut til å ha så solid økonomi at betinget refusjon normalt ikke vil komme til utbetaling.

Ved vurdering av prosjekter der ordningen med betinget refusjon ønskes benyttet, skal det utarbeides to prognoser for prosjektets økonomi, jf punkt 4.2.3:

- Prognose A: vanlige nøkterne forutsetninger
- Prognose B: pessimistiske forutsetninger

Forskjellen mellom disse prognosene danner grunnlaget for å fastsette størrelsen på den betingede refusjonen. Hva som er nøkternt og hva som er pessimistisk må vurderes i hvert enkelt tilfelle. For investeringskostnaden skal den nøkterne prognosen være basert på normalt kostnadsoverslag, mens den pessimistiske legger til grunn det maksimale investeringsbeløp selskapet skal stå ansvarlig for når det tas hensyn til den delen av kostnadsoverskridelsene Selskapet står ansvarlig for.

Det skal alltid være Vegdirektoratet som på vegne av Statens vegvesen avgjør hva som skal legges til grunn for vurdering av grunnlaget for betinget refusjon og som tar stilling til størrelsen på forslaget til refusjonsbeløp. På denne måten sikres mest mulig lik behandling av forskjellige prosjekter.

#### Fastsetting av størrelsen på refusjonen. Garantistenes risiko.

Den betingede refusjonen skal settes slik at den sammen med effekten av en takstøkning på 20 % og en forlengelse av bompengerperioden med 5 år, akkurat gjør det unødvendig å innfri de fylkeskommunale/ kommunale garantiene, selv om forutsetningene i prognose B legges til grunn.

Når forutsetningene for prognose A og B er fastlagt, kan dermed størrelsen på den betingede refusjonen relativt enkelt beregnes ut fra følgende regler for når utbetaling av den betingede refusjonen eventuelt skal skje:

- Betinget refusjon skal normalt utbetales innen utgangen av vegplanperioden (på 4 år) etter at veganlegget er åpnet. Den betingede refusjonen skal behandles av fylkeskommunen slik at den enten kommer

helt eller delvis til utbetaling eller blir avviklet innen utgangen av vegplanperioden (på 4 år) etter at veganlegget er åpnet.

- Den betingede refusjonen skal ikke prisjusteres. Dette innebærer at den reelt vil avta i størrelse jo lenger det går før den blir utbetalt.
- Betingede refusjoner sammen med øvrige refusjoner som fylket er bundet til å utbetale i forbindelse med riksveganlegg, skal til sammen og for det enkelte år ikke overskride 25 % av den årlige bevilgning til riksveginvesteringer i fylket (fylkesfordelt ramme).
- Vurdering av behovet for betinget refusjon skal gjøres ett år etter åpning av prosjektet. Denne vurderingen skal meddeles Stortinget gjennom budsjettproposisjonen.
- Fylkeskommunen forskutterer staten sitt ansvar for utbetaling av betinget refusjon om det er behov for utbetalinger på et tidligere tidspunkt enn det som er lagt til grunn ved behandlingen av prosjektet.
- Den betingede refusjonen skal behandles lokalpolitisk slik at de lokale myndigheter fullt ut er innforstått med hvilke forpliktelser og hvilken risiko de påtar seg ved denne ordningen.

Garantistenes risiko ved en ordning med betinget refusjon avhenger av hvor pessimistisk forutsetningen i prognose B er, og hvor stor sannsynlighet det er for ytterligere endringer som vil forverre selskapets økonomi. Dersom det oppstår uenighet mellom garantistene og vegvesenet om dette, er det Stortinget som gjennom sin behandling av bompengeprojektet fastslår hvilke betingelser som skal legges til grunn for den betingede refusjonen. Garantistene må så i ettertid vurdere om de fortsatt vil stå som garantist, og dermed også om prosjektet kan gjennomføres som forutsatt.

Vurdering av om det skal utbetales betinget refusjon og hvor stor den skal være, skal skje i samråd mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen før saken forelegges Stortinget. Fylkeskommunen må som garantist betinge seg 1. prioritets pant i retten til å kreve inn bompenger. Det vil være naturlig at garantisten er godt representert i selskapets styre.

Eventuell innfriing av fylkeskommunale eller kommunale garantier vil være en sak mellom disse og finansieringsinstitusjonene.

I motsetning til prosjekter uten betinget refusjon, er det Vegdirektoratet og ikke vegkontoret som skal være ansvarlig for vurderingene av forutsetninger og størrelser. Slike prosjekt krever derfor at vegkontoret har svært god kontakt med direktoratet både i planleggings- og oppfølgingsfasen.

#### Spesielle saksbehandlingsregler for godkjenning av prosjekter med betinget refusjon

Ordningen med betinget refusjon innebærer at Vegdirektoratet på vegne av Statens vegvesen skal gjøre den endelige vurderingen av hvilke betingelser som legges til grunn for fastsettelse av størrelse og utbetalingstidspunkt for eventuell refusjon.

Prosjektet planlegges og forberedes som andre prosjekter. Den formelle behandlingen av finansieringen blir noe annerledes:

1. På grunnlag av bompengesøknaden utarbeider vegkontoret grunnlagsmaterialet som skal være basis for lokalpolitiske prinsippvedtak om bompengefinansiering og bruk av ordningen med betinget refusjon. Det skal klart framgå i grunnlagsmaterialet at forutsetningene er foreløpige. Saksframlegget bør også orientere om den videre formelle behandlingen av prosjektet. Saken forelegges berørte kommuner og fylkeskommuner.
2. Ved lokalpolitisk støtte til prosjektet, forbereder og oversender vegkontoret saken til Vegdirektoratet med en anbefaling. Krav til materialet er det samme som for andre bompengeprojekt.
3. Vegdirektoratet vurderer de forutsetninger som er lagt til grunn, både generelt, for prognose A og B og størrelse og tidspunkt som er foreslått for eventuell utbetaling av betinget refusjon. Hvis det ikke blir nødvendig å innhente ekstra opplysninger, tar denne del av prosessen vanligvis ca 3 måneder.
4. Vegdirektoratet sender sin vurdering til vegkontoret som fremmer saken for endelig lokalpolitisk behandling.

5. Etter lokalpolitisk behandling sender vegkontoret saken til Vegdirektoratet som utarbeider forslag til proposisjon som oversendes Samferdselsdepartementet for framlegg for Stortinget. I framlegget for Stortinget skal det framgå hvilke tiltak som kan gjennomføres hvis det blir behov for å benytte betinget refusjon, og forutsetninger for disse tiltakene

Hvis garantistene ikke kan akseptere de forutsetningene Statens vegvesen legger til grunn for forslaget om betinget refusjon, jf St. prp. nr. 63 (1991-92), skal vegkontoret orientere Vegdirektoratet om dette og gi sin vurdering av saken. Vegdirektoratet vil vurdere om forutsetningene skal endres som grunnlag for ny lokalpolitisk behandling. Hvis dette ikke er aktuelt, orienterer Vegdirektoratet Samferdselsdepartementet om uenigheten og anbefaler at saken ikke videreføres.

#### Oppfølging av selskaper med betinget refusjon, mulige tiltak:

Senest et år etter åpning av prosjektet skal vegkontoret i alle tilfeller gjøre en vurdering av selskapets økonomi.

Hvis selskapets økonomi etter åpning av prosjektet utvikler seg svakere enn i prognose A, skal følgende tiltak gjennomføres så langt som nødvendig (i fast rekkefølge):

1. Bompengetakstene økes reelt inntil 20 %, bompengeperioden økes med inntil 5 år.
2. Om punkt 1 ikke er tilstrekkelig, skal betinget refusjon utbetales så langt det er nødvendig. Slik utbetaling skal belastes den ordinære ramme for riksvegutbygging i fylket (fylkesfordelt ramme). Utbetaling av og fastsettelse av størrelsen på refusjonen må forelegges for og vedtas av Stortinget som egen sak. Dersom det er uenighet mellom garantistene og Vegdirektoratet om hvor stor denne refusjonen skal være, skal dette framgå av framlegget for Stortinget.
3. Garantistene innfrir sine forpliktelser i den grad det er nødvendig.
4. Finansieringsinstitusjonene ettergir eventuell restgjeld som ikke er dekket av de foregående punkter.



#### Spesielle saksbehandlingsregler for oppfølging av selskaper med betinget refusjon:

1. Senest et år etter åpning av prosjektet skal vegkontoret vurdere selskapets økonomi. Vegkontoret oversender vurderingen til Vegdirektoratet med eventuelle forslag til tiltak.
2. Vegdirektoratet vurderer saken og sender den tilbake til vegkontoret.
3. På bakgrunn av Vegdirektoratets vurdering, foreslår vegkontoret overfor fylkeskommunen hvilke tiltak som bør gjennomføres, alternativt at tiltak ikke gjennomføres.
4. Fylkeskommunen behandler eventuelt vegvesenets forslag til tiltak.
5. Videre saksbehandling:
  - Hvis det foreslås reell takstøkning (inntil 20 %), behandles dette på vanlig måte med Vegdirektoratet som takstmyndighet.
  - Også forslag om forlenget bompengerperiode på inntil 5 år kan godkjennes av Vegdirektoratet.
  - Hvis det foreslås bruk av betinget refusjon, skal dette behandles videre som en vanlig budsjettsak der Stortinget til slutt gjør vedtak på grunnlag av budsjettforslag fra Regjeringen.

For et selskap med dårlig økonomi er det viktig at tiltak for å bedre økonomien gjennomføres raskt. Dette innebærer at et eventuelt forslag om utløsning av den betinget refusjon bør inn i den ordinære budsjettbehandlingen så snart som mulig. Vegkontorets vurdering av selskapets økonomi og eventuelt behov for betinget refusjon må i så fall oversendes Vegdirektoratet i oktober over et år før det aktuelle budsjettåret hvor refusjon skal ytes.

Hvis det blir aktuelt å be fylkeskommunen forskuttere refusjonsbeløpet, må dette også tas opp til riktig tid i forhold til fylkeskommunens budsjett rutiner.

#### **4.5 FORVALTNING AV BOMPENGE MIDLENE**

Ifølge St. meld. nr. 32 (1988-89) NVVP 1990-93 side 97 (L3-1), skal selskapenes *ledige* midler forvaltes slik at de gir størst mulig avkastning uten risiko for tap av de plasserte midler.

Midler skal plasseres som bankinnskudd eller i obligasjoner utstedt eller garantert av stat, kommuner eller fylker.

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



## 5. Takstsystem

### 5.1 TAKSTRETNINGSLINJER

Samferdselsdepartementet har delegert takstmyndigheten for bompengesaker til Vegdirektoratet. Takstsystemene skal bygge på de prinsipper som er nedfelt i Stortingsmelding nr. 32 (1988-89) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93" (L3-1), nr. 46 (1990-91) "Om endrede rammebetingelser for bompengeprojekter" (L3-3), jf Innst. S. nr. 16 (1991-92) (L3-5), og nr. 34 (1992-93) "Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97" (L3-7).

Tidligere retningslinjer er gitt gjennom flere brev og rundskriv fra departementet og direktoratet. De er nå samlet i Vegdirektoratets håndbok 199 "Takstretninglinjer for bompengeprojekter på offentlig veg", se vedlegg 4 (L9-1). Takstretninglinjene vil bli revidert, og det bør derfor kontrolleres at siste utgave benyttes. Takstretninglinjene bør følges for alle nye bompengeprojekter.

Det er ønskelig at takst- og rabattsystemene i stor grad er enkle og standardiserte. Enkle systemer gir mer effektiv betaling i bomstasjonene og mindre grunnlag for klager. Det bør heller ikke være særlig forskjeller i systemene der flere bomanlegg ligger nær hverandre og benyttes av de samme trafikantene. Spesielt når det gjelder rabatt- og fritaksordninger er det viktig å ha klare regler.

Nye innkrevings- og abonnementsystemer, jf kapittel 5.7, vil også kreve mer standardiserte og enklere takst- og rabattsystemer i alle typer bompengeanlegg.

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

## 5.2 TAKST- OG RABATTSYSTEMER

### 5.2.1 Standard takstsystem

Normalt skal det benyttes tre takstgrupper:

- Moped og motorsykkel
- Kjøretøy (trekkvogn) med tillatt totalvekt til og med 3.500 kg
- Kjøretøy (trekkvogn) med tillatt totalvekt fra og med 3.501 kg

I bomringer og bomstasjoner med elektronisk innkreving er mopeder og motorsykler vanligvis fritatt, fordi det er praktiske problemer med innkreving fra slike kjøretøy, og fordi inntekten fra disse er relativt liten. Det bør vurderes å gi slike kjøretøy fritak dersom økonomien i prosjektet tillater det.

Det skal ikke betales ekstra for tilhenger.

### 5.2.2 Standard rabattsystem



Det skal opprettes ordninger med rabattkort. Ved forskuddsbetaling er standard rabattordning:

- forskuddsbetalt 50 passeringer - 30 % rabatt
- forskuddsbetalt 350 passeringer - 40 % rabatt
- forskuddsbetalt 700 passeringer - 50 % rabatt

Hvis prisen på et 700-kort for lette kjøretøy overstiger 6.000 kr, reduseres kravet til antall turer til 250 og 500 for h.h.v. 40 og 50 % rabatt. Hvis også prisen for et 500-kort overstiger 6.000 kr, kan en ytterligere reduksjon av antall turer i alle rabattgrupper vurderes. Det skal ikke foretas slike reduksjoner når grensebeløpet 6.000 kr (1997-kr) overskrides på

grunn av takstjustering på grunn av alminnelig prisstigning.

Ved etterskuddsbetaling skal rabatten være mindre enn for forhåndsbetaling, og maksimalt 30 %.

### 5.2.3 Spesielle regler for ferjeavløsningsprosjekter

Ved innkreving på ferjer benyttes ferjetakstregulativet med et påslag på en eller flere takstsoner.

Ved all annen innkreving skal i utgangspunktet standard takstsystem benyttes, jf kapittel 5.2.1. Dette anbefales, eventuelt med en noe forhøyet kjøretøytakst, fremfor å benytte den mer kompliserte ordningen som er beskrevet nedenfor. Dette er særlig viktig hvis det er aktuelt å benytte elektroniske innkrevingssystemer.

Dersom det likevel er nødvendig av hensyn til prosjektets økonomi og det er lokalpolitisk enighet om det, kan følgende takstgrupper benyttes:

- Voksne passasjerer f.o.m. fylte 16 år
- Barn som passasjer, f.o.m. fylte 4 til 16 år
- Moped/motorsykkel
- Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3.500 kg eller lengde under 6,0 m
- Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3.501 kg og lengde fra og med 6,0 m til og med 12,4 m
- Kjøretøy og vogntog med lengde over 12,4 m
- Kollektivtransport i rute

Lette kjøretøy betaler ikke tillegg for henger.

Det kan benyttes rabattkort med 40 % rabatt for 40 turer (20 turer ved envegsbetaling, f. eks. ved fastlandssamband). Rutegående kollektivtrafikk gis 50 % rabatt for 40 turer. Passasjerer bør ha 20 % rabatt for 10 turer og 40 % rabatt for 40 turer. Det skal ikke gis honnør- eller vernepliktsrabatt. For passasjerer i rutegående transport gjelder egne regler, se takstretningslinjene.

### 5.2.4 Spesialordninger

#### Fellesabonnement

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

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

#### Tidsdifferensierte takster



Det er anledning til å innføre tidsdifferensierte takster der stor rushtrafikk er grunnlag for utbyggingen. Dette forutsetter vanligvis elektronisk innkreving. Det må være lokalpolitisk enighet om en slik ordning, og den skal alltid godkjennes av Vegdirektoratet.

#### Passeringstak

I bompengeringer med elektronisk innkreving kan det innføres et månedlig passeringstak som medfører at det f. eks. ikke skal betales for mer enn 60 turer pr. måned.

Det kan også settes tak for en kort periode, for eksempel bare en betaling pr. time.

Slike ordninger kan redusere ulempene for trafikanter som har et reisemønster som medfører urimelig mange passeringer, for eksempel i forbindelse med transport til og fra barnehage nær en bomstasjon. Slike ordninger skal godkjennes av Vegdirektoratet.

### Periodekort

Det har tidligere vært ordninger med måneds-, halvårs- eller årskort med ubegrenset antall passeringer. Dette vil ikke bli tillatt i nye bompengeprojekter.

## 5.3 BETALINGSMÅTER

Hovedregelen er betaling pr. passering ved kontant betaling eller klipp i forhåndsbetalt klippekort. Slikt klippekort kan være elektronisk, slik at kjøretøyet slipper å stoppe. Det kan også tillates etterskuddsbetaling.

Betalingsmåter i praksis er grundig omtalt i den foreløpige utgaven av Håndbok om bomstasjoner av 18. mars 1993.

### 5.3.1 Kontant betaling

Vanligvis skal alle stasjoner være betjent og kunne motta kontant betaling. Helautomatiske stasjoner, eventuelt bare for abonnenter, kan unntaksvis godkjennes etter søknad til Vegdirektoratet.

I vanlige bomstasjoner skal det alltid kunne betales med norske sedler og mynter. Stasjoner nær riksgrensen eller med stor utenlandstrafikk, kan tillate betaling med annen valuta.

Bank- og kredittkort kan tillates benyttet som betalingsmiddel etter søknad til Vegdirektoratet. Dette forutsetter at avgiften til kredittkortselskapet ikke medfører noen vesentlig reduksjon av inntektene. Bruk av kredittkort vil være mest aktuelt ved prosjekter med høy takst og stor andel av utenlands- og tungtrafikk.

### 5.3.2 Klippekort



Dette kan være manuelle klippekort eller ulike korttyper som avleses elektronisk.

Vegdirektoratet har utviklet et nytt system for elektronisk bompengebetaling, AutoPass, se nærmere omtale i kapittel 5.7.

### 5.3.3 Verdikort

Hvis betaling pr. passering varierer, f. eks. som følge av passasjerbetaling eller tidsdifferensierte takster, kan verdikort benyttes i stedet for klippekort. Verdikort skal forhåndsbetales. Verdikort er ennå ikke godkjent som standard korttype til bruk i bompengeprojekter.

Det tillates to typer kort, et for kjøretøy t.o.m. 3.500 kg og et for større kjøretøy. Prisen skal i utgangspunktet være den samme som for vanlige klippekort, men slik at i en stasjon med passasjerbetaling settes prisen til summen av et rabathefte for lett kjøretøy og et rabathefte for passasjerer. I anlegg med to klasser for tunge kjøretøy, skal prisen for tyngste gruppe benyttes for klippekort for disse gruppene.

### 5.3.4 Etterskuddsbetaling

Etterskuddsinnkreving kan bare innføres der det er elektronisk innkreving og skal alltid godkjennes av Vegdirektoratet. Avregning bør skje månedlig. Rabatten skal være dårligere enn ved forskuddsbetaling, og ikke over 30 %. Rabatten kan differensieres etter antall kjørte turer.



## 5.4 FRITAKSORDNINGER

Det bør i minst mulig grad gis fritak for betaling i bompengeprojekter. Mange fritaksordninger vil både svekke prosjektets inntekts- og øke administrasjons- og innkreivingskostnadene. Uten klare avgrensninger vil det lett oppstå press fra ulike grupper for å få fritak eller særskilte rabattordninger. På bakgrunn av dette er det i takstretningslinjene trukket opp klare grenser for hvilke trafikantgrupper som skal gis fritak.

Følgende grupper er vanligvis fritatt for betaling, delvis på visse betingelser:

- Gående og syklende
- Passasjerer (unntatt i noen ferjeavløsningsprosjekt)
- Uniformerte utrykningskjøretøy (sivile utrykningskjøretøy i tjeneste)
- Kjøretøy i merket begravelsefølge
- El-biler
- Kollektivtransport i konsesjonert rute
- Kjøretøy som benyttes til arbeid på bomvegen (ikke i bomringer)
- Forflytningshemmede (bare i bomringer)

Nærmere bestemmelser framgår av takstretningslinjene punkt 4.1, se vedlegg 4.

## 5.5 TILLEGGSavgIFTER

Tilleggsavgifter skal ikke være større enn at de dekker de ekstra administrasjonskostnadene bompengeselskapet får ved en irregulær passering.

Følgende tilleggsavgifter er aktuelle:

- Tilleggsavgift ved ulovlig passering av bomstasjon
- Tilleggsavgift ved mangel på kontanter ved passering
- Tilleggsavgift ved angrende unnlattelse av bompengebetaling
- Misbruk av avtalegiro
- Tilleggsavgift når passasjer går forbi stasjon for å slippe betaling

Nærmere bestemmelser framgår av takstretningslinjene punkt 5, se vedlegg 4.

## 5.6 INNBYTTE AV KORT, TAPTE KORT

Regler er gitt i takstretningslinjene punkt 6. Generelt skal det for innbytte av klippekort refunderes et beløp tilsvarende kortets verdi dividert på totalt antall klipp multiplisert med antall gjenstående klipp. Det minste antall klipp som refunderes er 5 klipp.

For prosjekter med periodekort gjelder spesielle ordninger, se takstretningslinjene.

Det bør gis opplysninger på klippekortet eller i abonnementsavtalen om mulighetene for refusjon, samt gyldigheten av kortet ved takstendringer.

Ved avvikling av innkreivningen skal aksjeloven følges med tanke på refusjon av gjenstående klipp. Dette innebærer at kreditorene må melde sine krav til avviklingsstyret innen to måneder fra siste kunngjøring.

Tapte kort erstattes ikke.

## 5.7 ELEKTRONISK INNKREIVING

Det arbeides med å samordne systemene for betaling på offentlig veg slik at trafikantene kan bruke én og samme elektroniske betalingsbrikke hos ulike operatører og i ulike anlegg. Etter hvert skal samordningen også omfatte betaling på ferjer. Det pågår flere utviklingsprosjekter med tanke på dette, både på nasjonalt og europeisk nivå.

Som følge av dette bør elektronisk innkreivning vurderes som et alternativ i alle nye bomstasjoner, særlig hvis det kan regnes med at mange av trafikantene som må passere stasjonen vil ha abonnement i andre bompengelanlegg med elektronisk innkreivning.

### AutoPass

AutoPass-prosjektet er sentralt i arbeidet med å komme frem til et slikt samordnet, helhetlig opplegg.

Utgangspunktet for dette prosjektet var et pålegg om å endre frekvens for kommunikasjonen mellom kjøretøyet (brikken) og vegkanten (bomstasjonen). Samtidig var det behov



for en mer framtidrettet funksjonalitet for de elektroniske innkrevningssystemene.

AutoPass er en åpen kravspesifikasjon for elektronisk utstyr i bompengeprojekt. Prosjektet omfatter utskifting av alt elektronisk innkrevingsutstyr i de fleste anlegg som tidligere har hatt slikt utstyr. I tillegg skal de nye spesifikasjonene legges til grunn i alle nye anlegg som skal ha elektronisk innkreving av bompenger.

Det er vedtatt at alle trafikanter som ønsker å bruke AutoPass-brikken, må betale et depositum på kr 200,- for brikken.

#### Fellesabonnement for betaling på ferjer og i bomstasjoner med AutoPass-utstyr

Nye funksjoner og sikkerhetssystemer i AutoPass gjør et slikt system mulig. Det er utarbeidet en konseptbeskrivelse for dette, som definerer prinsipper og rammeverk som er nødvendige for å opprette og drive et slikt samordnet system for elektronisk betaling, inklusive rutiner for avregning mellom ulike selskaper. Prinsippene omfatter også ferjeselskaper, og det er et arbeidsmål å få etablert et system for samordnet betaling på veg og ferje innen år 2005.

#### Nytt sentralsystem for bompengeprojekter

Et tredje skritt i arbeidet mot mer rasjonell bompenginnkreving og et samordnet betalingssystem for både bompeng- og ferjebetaling, er utarbeidelse av nye kravspesifikasjoner for bompengeselskapenes sentralsystemer, se nærmere omtale under pkt. 6.3.1.

## 5.8 ENDRINGER I TAKSTSYSTEMET

### 5.8.1 Takstjustering i takt med prisstigning

Vegkontorene har fått delegert myndighet til å vedta justeringer av takstnivået i takt med prisstigningen dersom takstsystemet er i henhold til takstretningslinjene eller godkjent av Vegdirektoratet etter 1. mars 1992.

Takstretningslinjene punkt 7.2:

*Bompengeselskapet skal årlig vurdere takstene med utgangspunkt i selskapets økonomi og forutsetningene ved*

*stortingsbehandlingen. I den forbindelse bør selskapet underrette vegkontoret om planlagte endringer for det kommende år.*

*Bompengeselskapet søker vegkontoret om prisjustering. Søknad om prisjustering må være vegkontoret i hende 3 måneder før planlagt gjennomføring av endringen.*

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

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

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

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

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

Om nødvendig kan vegkontoret gi bompengeselskapet signaler om at de bør søke om justering, dersom prisutviklingen tilsier det. 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. Dette er mest aktuelt ved bruk av myntautomater, hvor det er ønskelig å unngå takster som forutsetter bruk av mange mynter.

### 5.8.2 Andre takstendringer

Alle andre endringer enn justering i takt med prisstigningen, skal godkjennes av Vegdirektoratet.

Prosjekter med svært god økonomi kan få tillatelse til å fryse takstene. Søknad om dette skal utarbeides i samråd med vegkontoret og skal godkjennes av Vegdirektoratet. Nedsetting av takster i prosjekter med god økonomi vil vanligvis ikke bli godkjent, idet det er bedre at nedbetalingstiden blir kortere og at brukerne på den måten får en økonomisk gevinst.

For prosjekter med dårlig økonomi har Vegdirektoratet myndighet til å øke takstene med inntil 20 % utover prisstigning i løpet av prosjektets innkrevningstid. Dersom bompengeprojektet fortsatt ikke kan betjene sine lån, kan bompengeperioden i tillegg økes med 5 år.

For bompengepakker eller anlegg med parallellinnkrevning, kan behovet for takstøkning skyldes at enkeltanlegg er blitt vesentlig mer kostbare eller at det er gjort endringer i prosjektlistene. Det må i så fall vurderes om det som grunnlag for takstendringen først må gjennomføres en lokalpolitisk behandling, og om saken må forelegges Stortinget fordi den innebærer store endringer i forhold til opprinnelig vedtatt prosjekt. I så fall må saken først behandles politisk før Vegdirektoratet kan godkjenne takstendringen, se kapittel 2.6.

Følgende saksgang anbefales, jf takstretningslinjene punkt 7.4:

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

*Selskapet sender søknad om endring til vegkontoret.*

*Vegkontoret gjør en faglig vurdering av selskapets økonomi på grunnlag av gjeldende forutsetninger for prosjektet og gjeldende takstretningslinjer. Vegkontoret sørger for lokalpolitisk behandling av forslag til nye takster/takst- og rabattsystem.*

*Saken med tilhørende kommunale og fylkeskommunale vedtak sendes Vegdirektoratet. Vegkontoret skal legge ved en faglig vurdering av søknaden samt eventuelle problemer knyttet til politisk behandling. Vegdirektoratet skal ha søknaden med alle*

*vedlegg senest 3 måneder før endring forutsettes å tre i kraft.*

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

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

### 5.8.3 Godkjenning av nye takstsystem. Endring av takstsystemene.

Ved godkjenning av takstnivå og takst- og rabattsystem for nye prosjekter, følges en tilsvarende prosedyre som det som er beskrevet i kapittel 5.7.2 "Andre takstendringer".

Det samme gjelder for endringer i takstsystemet, som for eksempel endring av antall takstklasser, nye fritaksordninger eller innføring av nye betalingsordninger.

## 5.9 KLAGEBEHANDLING



Takstvedtak og illeggelse av tilleggsavgift skal betraktes som enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven (L1-7). Klagebehandling ved takstvedtak er beskrevet i kapittel 5.8.1 og 5.8.2.

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

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



## 6. Anleggsfasen



Den formelle planprosessen er gjennomgått i kapittel 2.

Kapittel 6.1 legger særlig vekt på nødvendig dokumentasjon av hva som inngår i prosjektet, det vil si hva som skal bompengefinansieres.

Kapittel 6.2 tar for seg anleggsfasen med overføring av midler fra selskap til vegvesen, avtale om åpningstidspunkt og prosedyrer når kostnadene avviker fra kostnadsoverslaget.

Kapittel 6.3 tar spesielt for seg planlegging og igangsetting av innkrevningssystemet.

For bompengepakker viser vi også til kapittel 9.1 om bompengeringer og bompengepakker.

### 6.1 DEFINISJON AV PROSJEKTET, KOSTNADSOVERSIKT

#### 6.1.1 Avtaleverket

I bompengavtalen med vedlegg er det flere punkter som definerer hva utbyggingen omfatter og hva den skal koste:

##### 1.1 Grunnlag

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

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

*vedtatt av Stortinget vedrørende Utbyggingen.*

#### 2.1 Utbyggingskostnader. Bompengandel.

*Utbyggingen er kostnadsberegnet til ..... mill. kroner i ..... års prisnivå. Av dette skal ... mill. kr. eller ... % bompengefinansieres.*

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

Om nødvendig presiseres andre betingelser. Dersom selskapet skal forskottere midler mot senere statlige refusjoner, skal beløp og tidspunkt spesifiseres. Tilsvarende må gjøres dersom betinget refusjon avtales.

#### 2.2 Utbyggingskostnadenes omfang

*Kostnaden for Utbyggingen inkluderer utgifter til planlegging og prosjektering, anleggskostnader inklusive byggeledelse og kontroll, grunnverv og eventuelle ulempestatninger samt kostnader ved etablering av innkrevningssystemet, herunder bomstasjon(er).*

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

#### 6.1.2 Kostnadsoversikt ved Stortingsbehandlingen

Erfaring har vist at beskrivelsen av prosjektet i stortingsproposisjonen ofte blir nokså summarisk og at det i ettertid oppstår usikkerhet om hva som egentlig skal bompengefinansieres og hvilke kostnader som er med i de kostnadstall som er gjengitt i stortingsdokumentene.

Det synes ikke hensiktsmessig med en svært detaljert redegjørelse for dette i proposisjonen. I stedet er det innført et krav om at det som vedlegg til Vegdirektoratets oversendelse av

forslag til proposisjonstekst til departementet, skal være utarbeidet et notat som i etterhånd kan bli vedlegg til bompengesavtalen mellom selskapet og staten.

Dette notatet skal eksakt beskrive hvilke(n) vegparsell(er) som skal bompengefinansieres, med kostnadsoverslag (med angitt usikkerhet) for hver parsell. Også kostnader til bomstasjoner og innkrevningssystem skal omtales. Notatet bør/kan henvise til vedtatte planer med kostnadsoverslag. Dersom prosjektet også omfatter utbygging av parseller som senere skal bli fylkeskommunal eller kommunal veg, skal dette spesielt angis. Dette må også omtales i proposisjonen på en slik måte at det senere ikke kan oppstå tvil om det er hjemmel til å benytte bompengemidler til denne del av utbyggingen. Se også spesiell omtale av "pakkeløsninger" i kapittel 9.1.

Et utkast til slikt notat bør foreligge allerede ved oversendelse til Vegdirektoratet, og må vanligvis utarbeides av vegkontoret. Det vil som oftest være nødvendig å revidere notatet under Vegdirektoratets behandling av søknaden, og det kan også bli endringer under departementets behandling av saken. **Det endelige notatet skal imidlertid være i overensstemmelse med teksten i proposisjonen.**

Notatet skal være grunnlaget både for bompengesavtalen mellom selskapet og staten og for all senere rapportering om prosjektet til Stortinget. Notatet er spesielt viktig dersom det blir kostnadsoverskridelser som skal dekkes av staten.

Dersom det under behandlingen av prosjektet i Stortinget vedtas endringer i forutsetningene, må dette beskrives på tilsvarende måte i et eget notat, som blir et selvstendig vedlegg til bompengesavtalen.

### 6.1.3 Endringer i kostnadsoverslag ved mer detaljert planlegging

I perioden fra stortingsproposisjonen blir fremlagt til bompengesavtalen skal underskrives, kan det ha foregått detaljplanlegging eller annet arbeid som har medført endringer både i selve kostnadsoverslaget og den usikkerhet som er knyttet til dette.

**I bompengesavtalen er det likevel de kostnadstall som er beskrevet ved stortingsbehandlingen som skal benyttes. Dersom endringene er større enn den usikkerhet som er presentert for Stortinget, må saken forelegges Stortinget på nytt, jf kap. 6.1.5.**

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

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

I alle tilfeller må det utarbeides et notat som vedlegges til avtalen, og som oversiktlig gjør rede for forutsetningene for de nye kostnads- og usikkerhetstallene, og hvilke konsekvenser dette har i forhold til bompengesavtalen med tilleggsavtaler.

### 6.1.4 Andre endringer

Dersom det under den lokale behandling av planene, f. eks. i forbindelse med reguleringsplanen, vedtas endringer som ikke er så store at saken må forelegges Stortinget på nytt, må forutsetningene for dette likevel omtales i et notat som tas inn som vedlegg til avtalen.

Dersom det under anleggsarbeidet av ulike grunner blir utarbeidet reviderte kostnadsoverslag, skal dette også umiddelbart tas inn som vedlegg. Ved avslutning av anleggsarbeidene skal alle vedleggene være grunnlag for den endelige vurderingen av hvilke kostnader som skal dekkes av bompenginntektene og hva staten eller andre må dekke på annen måte. Vedleggene skal også være dokumentasjon hvis det skulle vise seg at overskridelsene skulle bli så store at det må redgjøres særskilt for dette ovenfor Riksrevisjonen og Stortinget.

### 6.1.5 Senere endringer forelagt for og vedtatt av Stortinget

Et bompengeprojekt kan bli forelagt Stortinget på nytt dersom den detaljerte plan-

leggingen viser at prosjektet må endres vesentlig eller at det blir større endringer i kostnadsoverslaget enn den usikkerhet som tidligere er anslått. Det kan også være andre grunner til at saken må behandles på nytt, for eksempel lokale ønsker om endringer.

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

Det skal i den forbindelse alltid utarbeides et eget notat som utdypet opplysningene i proposisjonen, jf punkt 6.1.2. Kopi av all omtale av prosjektet i stortingsdokumenter skal dessuten tas inn som vedlegg til avtalen.

Det kan i tillegg bli nødvendig å inngå en tilleggsavtale med selskapet, dersom den nye stortingsbehandlingen medfører endring i de kostnader som bompengeselskapet er forpliktet til å dekke, jf bompengeavtalen punkt 1.1 og 2.1.

## 6.2 ANLEGGSPHASEN

### 6.2.1 Ansvarsfordeling

Statens vegvesens ansvar framgår av bompengeavtalens punkt 1.2:

*Statens vegvesen (fylkesnavn) er byggherre og har ansvaret for gjennomføring av Utbyggingen.*

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

Kontakt selskap - vegvesen i anleggsfasen er også omtalt i bompengeavtalens punkt 7:

#### *7. Kontakt Selskap - Vegvesen*

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

*For planleggings- og byggeperioden plikter Vegvesenet å opprette en kontaktgruppe bestående av representanter fra vegkontoret og Selskapet. Formålet med kontaktgruppen er av informerende art, og den skal minst*

*møtes en gang pr. år, jf også punkt 5.1. Vegkontoret kaller inn til og skriver referat fra møter i kontaktgruppen. Referatet sendes Vegdirektoratet til orientering.*

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

Uansett hvem som delfinansierer utbyggingen i tillegg til bompengene, skal Statens vegvesen være byggherre. Unntak kan gjøres i spesielle tilfeller, se kapittel 9.2.2. I byggherreansvaret ligger det hele og fulle ansvaret for gjennomføringen av utbyggingen, inklusive valg av entreprenør eller drift i egenregi. Ved entreprisedrift er det vegvesenet som byggherre som har hele det kontraktsmessige ansvaret i forhold til entreprenøren(e).

Det vil i anleggsperioden nesten alltid oppstå avvik i forhold til hva som er avtalt kostnad for prosjektet, jf kap. 6.1. Selve prosjektet kan også bli endret i forhold til hva som opprinnelig var forutsatt. Årsakene til avvik kan være mange:

- planendringer, herunder endrede standardkrav
- masseendringer
- uforutsette hendelser
- svakheter i kontrakt, krav fra entreprenør

Dokumentasjon av alle avvik, årsak til disse og vurdering av tiltak for å oppnå målet, vil være en sentral oppgave for anleggs- og byggeledelsen. Alle avvik som medfører endring av prosjektet slik det er vedtatt av Stortinget og beskrevet i avtalen med bompengeselskapet, må tas inn som vedlegg til avtalen og om nødvendig føre til en tilleggsavtale med selskapet. Det er hele tiden **vegkontoret** som har ansvaret for at slike forhold blir tilfredsstillende dokumentert og avklart, og for at bompengeselskapet holdes informert.

Økonomiske avvik rapporteres månedlig til selskapet, jf bompengeavtalen punkt 7. Når anlegget er slutt, utarbeides en teknisk/økonomisk sluttrapport hvor avvik forklares kortfattet og enkelt uten at samtlige detaljer tas med. Dersom avviket er så stort at staten må dekke alle kostnader utover den avtalte ramme, bør sluttrapporten gi en god dokumentasjon på hva som har ført til denne overskridelsen.



## 6.2.2 Overføring av midler

Overføring av midler skal planlegges slik:

### 4.7 Rekvisisjonsplan

*Ved inngåelse av avtalen foreligge en foreløpig betalings- og rekvisisjonsplan. Endelig fordeling av statlige midler og bompengemidler i utbyggingsperioden fastlegges av de kostnadsrammer som legges til grunn i statlige langtidsplaner og i de årlige riksvegbudsjetter.*

*Selskapet skal ha uttalerett til vegkontorets årlige forslag til riksvegbudsjett for prosjektet. Etter at Stortinget har vedtatt riksvegbudsjettet, skal Selskapet og vegkontoret hvert år utarbeide en rekvisisjonsplan.*

Bompengeselskapets ansvar er definert slik:

### 5.1 Selskapets plikter for overføring av midler.

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

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

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

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

Regjeringen legger fram sitt forslag til statsbudsjett for påfølgende år i oktober. Vegkon-

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

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

Selskapet plikter å overføre midlene innen fristen som er angitt på rekvisisjonen. Overføringen skal skje uten opphold og uten dokumentasjon av behovet for overføring av midlene, jf bompengeavtalens pkt. 5.1.

## 6.2.3 Åpningstidspunkt



Bompengeavtalen punkt 4.1 Åpningstidspunkt:

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

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

for selskapet tar opp lån for å finansiere utbyggingen.

Nøyaktig tidspunkt for vegåpning skal være avtalt senest 3 måneder før åpning, jf driftsavtalen punkt 2.2 Igangsetting:

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

Bompengavtalen punkt 4.1 sier videre:

*Dagmulker fra entreprenør, inntil det beløp Staten dekker av Selskapets byggelånsrenter og administrasjonskostnader, tilfaller Vegvesenet, mens dagmulker utover dette beløp godskrives Utbyggingen.*

Dagmulker/konvensjonalbot og erstatninger på grunn av misligholdt entrepris, skal i første omgang posteres som inntekt direkte på veganlegget. Ved sluttoppgjøret må det avgjøres om deler av erstatningen skal godskrives "Utbyggingen".

Statens økonomiske ansvar knyttet til dette punkt i avtalen gjelder vanligvis ikke prosjekter der det er lagt opp til parallellinnkrevning av bompenger, eventuelt med begrenset låneoptak i forhold til inntektsstrømmen, se kapittel 9.4.

#### **6.2.4 Avklaring av endelige kostnader, ansvar ved avvik fra avtalte kostnader**

Det er flere punkter i bompengavtalen som angår dette:

##### *2.4 Prisstigning i byggetiden*

*Selskapet finansierer også eventuell prisstigning i byggetiden tilsvarende sin andel av anleggskostnadene, jf punkt 2.1. Statistisk Sentralbyrås produktivitetsjusterte kostnadsindeks for riks- og fylkesveganlegg legges til grunn.*

##### *2.5 Kostnadsøkninger utover kostnadsoverslag*

*Eventuell kostnadsøkning utover prisstigning med inntil ... prosent av anleggskostnadene, jf punktene 2.1 og 2.4, skal dekkes av Selskapet og Staten i forhold til partenes andel*

*av finansieringen. Kostnadsøkninger utover dette skal i sin helhet dekkes av Staten.*

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

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

Statens ansvar for kostnadsoverskridelser fastsettes med utgangspunkt i hvilket usikkerhetsnivå kostnadsoverslagene er beheftet med ved fremleggelse av prosjektet for Stortinget. Kostnadsoverskridelser mellom 0 og maksimalt usikkerhetsnivå skal dekkes av staten og selskapet i samme forhold som det som opprinnelig er avtalt for prosjektet. Etter gjeldende standard bompengavtale, jf St. prp. nr. 17 (1993-94), skal staten "fullt ut ta ansvaret for kostnadsoverskridelser utover det usikkerhetsnivå som ligger til grunn ved Stortingets behandling av prosjektet (vanligvis 10 prosent når detaljplan/reguleringsplan foreligger og 25 prosent når hovedplan/kommunedelplan foreligger)".

I St. meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal Transportplan 2002 - 2011 uttaler departementet at ordningen med statlig ansvar for overskridelser utover 10 % i enkelte tilfeller har ført til at lokale myndigheter og bompengeselskaper ikke har nødvendige incentiver til kostnadseffektivitet og/eller velger dyre løsninger, og at departementet vil ta initiativ til å endre standardavtalen på dette punkt.

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

##### *2.6 Kostnadsbesparelser i forhold til kostnadsoverslag*

*Dersom kostnadene for Utbyggingen, jf punkt 2.1, blir lavere enn forutsatt, skal en besparelse på inntil ... prosent fordeles mellom Staten og Selskapet i forhold til partenes*

*andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse på mer enn ... prosent tilfaller Staten.*

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

Dersom det avtales forsering av anlegget, bør det avtales at ekstra kostnader med dette i sin helhet belastes selskapet. Det forutsettes da at selskapet kan spare inn et tilsvarende beløp ved lavere byggelånsrenter og raskere start på innkreving av bompenger.

#### *2.7 Frist for endelig kostnadsoversikt*

*Innen 1 år etter åpning for trafikk skal det være klart hvilke midler Vegvesenet vil rekvirere fra Selskapet til rest- og etterarbeider. Unntatt fra denne regel er*

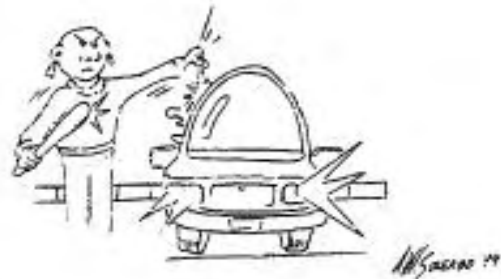
- a) utgifter som følge av rettslig avgjørelse*
- b) utgifter som følge av offentlige krav om etterberegning av skatter og avgifter*
- c) forlik eller avtaler som vedrører grunn-erwerb og/eller anleggsutgiftene som definert i punkt 2.2.*

*Vegvesenet plikter imidlertid å gi en oversikt over verserende og aktuelle tvister som Vegvesenet har kjennskap til 1 år etter åpning av anlegget.*

Ved parallellinnkreving må dette avtales på annen måte, se kapittel 9.4.

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

## 6.3 INNKREVIINGSSYSTEMET



### 6.3.1 Ansvarsfordeling

Bompengavtalen punkt 4.2 "Innkrevings-system":

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

*Vegvesenet skal være eier av innkrevingssystemet. Dersom deler av innkrevingssystemet ved bompengeperiodens slutt skal benyttes i et annet bompengeprojekt eller til andre formål, skal en eventuell salgsverdi av utstyret likevel inngå i og disponeres på lik linje med Selskapets øvrige restmidler, jfr. punkt 2.8.*

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

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

Tidligere eide selskapene i en del tilfeller innkrevingssystemet selv, og hadde også delvis



ansvaret for anskaffelse av og etablering av nødvendige regnskapssystemer.

Etter hvert som flere og flere selskaper går over til elektroniske innkrevingssystemer, og det er blitt et klart mål å få etablert et nasjonalt system for elektronisk innkreving både av bompenger og ferjebetaling, har Statens vegvesen sett et behov for å standardisere både den "fysiske" delen av innkrevingssystemet, det vil si utstyr ute på vegen og eventuelt i kjøretøyene, og nødvendige sentralsystemer for abonnementsregister, økonomisk rapportering m.v. I tillegg til å sikre funksjonaliteten, vil dette også kunne føre til bedre og rimeligere systemer for selskapene.

### 6.3.2 Planlegging, godkjenning, innkjøp

Hva som regnes som innkrevingssystem, og som dermed skal eies av vegvesenet, framgår av driftsavtalen punkt 1.3 og 1.4:

#### 1.3 Innkrevingssystem

Som innkrevingssystem regnes:

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

#### 1.4 Annet utstyr

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

Driftsavtalen gir føringer også for det videre arbeid:

#### 2.1 Planlegging, Innkjøp, Garantiansvar.

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

Vegvesenet skal påse at utstyret er i samsvar med nasjonale eller internasjonale standarder,

standardforslag eller tilsvarende, når slike foreligger.

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

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

### Bomstasjonsutforming

Bomstasjonene planlegges som en del av den ordinære vegplanleggingen gjennom reguleringsplaner, byggeplaner og eventuelt anbudsgrunnlag.

Utformingen av bomstasjonen vil i noen grad være avhengig av hva slags innkrevingssystem som skal benyttes. Dette bør derfor være avklart helst på reguleringsplanstadiet. Om mulig bør bompengeselskapet trekkes med i planleggingen av bomstasjonen, blant annet når det gjelder plassering og utforming av nødvendig bebyggelse for bomstasjonsbemanningen.

### Innkrevingssystem

Selv om vegvesenet skal være eier av innkrevingssystemet, er det selskapet som skal benytte det i den daglige driften. Det er derfor viktig å få med selskapet i planleggingen så tidlig som mulig. Både utforming av bomstasjoner og valg av innkrevingssystem vil bli omtalt i bomstasjonshåndboka (L9-6). Spørsmål om bomstasjoner og innkrevingssystem kan rettes til Kontor for trafikkteknikk i Vegdirektoratet.

### Sentralsystem

Sentralsystem er en samlebetegnelse på alle de administrative systemer et bompengeselskap må ha i forbindelse med abonnementsregister, passeringstatistikk, regnskap m.v.

Vegdirektoratet har utarbeidet nye, felles funksjonelle kravspesifikasjoner for bompengeselskapenes sentralsystem, jf kapittel 5.7. Kravspesifikasjonen kan fås ved henvendelse til Vegdirektoratet, Kontor for Trafikkinformatick. Vegdirektoratet har vedtatt at alle prosjekter som skal anskaffe sentralsystem skal benytte disse kravspesifikasjonene. Dette

gjelder også ved utskifting av eksisterende system.

Selskapet må delta i planleggingen av og anskaffelsen av sentralsystemet. Det er viktig at vegkontoret og selskapet tar kontakt med Vegdirektoratet i en tidlig fase av planleggingen av innkrevningssystemet for å rasjonalisere anskaffelsen.

#### Innkjøp

Ved innkjøp må bestemmelsene som gjelder for offentlige kjøp benyttes, jf blant annet REFSA (L2-4) og Lov om offentlige anskaffelser m.v. (L1-12)

#### Abonnementsregister og register over uregelmessige passeringer

I følge den nye personopplysningsloven, gjeldende fra 1. januar 2001, skal ikke lenger bompengeselskapene søke Datatilsynet om konsesjon for å opprette personregister eller dersom det skal lagres passeringssdata i et baksystem for elektronisk innkreving. Selskapet skal sende melding til Datatilsynet senest 3 uker før opprettelse av register. Alle meldinger må fornyes hvert 3. år. Mal for slik melding er utarbeidet av Vegdirektoratet slik at man får en mest mulig enhetlig form på meldingen selskapene i mellom. Malen kan fås ved henvendelse til Ferjekontoret, Vegdirektoratet.

Den nye loven stiller større krav til at selskapet må gjøre seg kjent med loven, og selskapet må kunne dokumentere sine interne rutiner mhp. saksbehandling og sikkerhet.

#### Konsesjon fra Post- og Teletilsynet

Dette punktet gjelder bare selskaper med elektroniske innkrevningssystemer. Post- og teletilsynet har endret reglene for konsesjonsbelagt drift og utstyr på frekvensområde. Tidligere måtte hvert enkelt selskap ha typegodkjenning, men nå skal man gå over til egen-erklæring. Dette innebærer at leverandørene av AutoPass-utstyr-utstyr selv må teste ut og melde fra om at alt fungerer som det skal.

Brikkesystemer som AutoPass gjenstand for konsesjonering i hvert enkelt tilfelle. Søknad om konsesjon må sendes fra det lokale vegkontoret til Post- og Teletilsynet.

### 6.3.3 Igangsetting

#### 2.2 Igangsetting

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

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

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

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

### 6.3.4 Overtagelse

Driftsavtalen punkt 2.3 "Overtagelse":

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

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

#### 2.4 Protokoll

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

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

Ansvar ved forsinkelser framgår av bompengeavtalens punkt 4.1 og er omtalt i kapittel 6.3.1.

## 7. Driftsfasen

### 7.1 DRIFT AV INNKREVINGS-SYSTEMET

#### 7.1.1 Avtaleverket

##### Administrasjon og drift av innkrevingsutstyret

Bompengeavtalen tar for seg ansvaret rundt administrasjon og drift av innkrevingsutstyret:

##### *5.2 Administrasjon og drift av innkrevings-systemet*

*Selskapet skal ha ansvaret for administrasjon, drift og vedlikehold av innkrevings-systemet i bompengeperioden. Selskapet skal være med i arbeidet med å gjøre innkrevings-systemet driftsklart jf punkt 4.2, og plikter så raskt som mulig å sette seg inn i bruken av innkrevingsystemet.*

*Administrasjonen av bompengeinnkrevingen skal gi minst mulig ulemper for trafikantene, høyest mulig inntjeningssevne og lavest mulig administrasjons- og innkrevingskostnader.*

I mange tilfelle vil det ikke være fornuftig at bompenge-selskapet bygger opp egen kompetanse for å ta hånd om innkrevingen. Denne kan da settes bort, jf. kapittel 3.1 "Selskapets oppgaver". Det blir da driftsselskapet som skal utføre en del av det som er beskrevet i bompengeavtalens pkt. 5.2. Avtalen mellom bompenge-selskapet og driftsselskapet må være i samsvar med de avtaler bompenge-selskapet har inngått med vegvesenet.

Driftsavtalens punkt 3 går nærmere inn på ansvarsforholdene rundt drift og vedlikehold av innkrevingsutstyret:

#### 3.1 Selskapets ansvar

Selskapet er både praktisk og økonomisk ansvarlig for all drift og vedlikehold av innkrevings-systemet.

Dette omfatter blant annet:

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



### 3.2 Vegvesenets ansvar

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

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

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

### 3.3 Leverandøravtaler

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

### 3.4 Samarbeidsordninger

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

### 3.5 Driftsstans

Ansvar ved driftsstans framgår forøvrig av bompengeavtalens punkt 4.5.

## Avbrudd i innkrevingen. Ansvar ved avbrudd i innkrevingen:

### Bompengeavtalen:

#### *4.4 Ansvar ved stenging av veg i innkrevingsperioden*

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

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

*Staten skal holde Selskapet økonomisk skadesløs dersom bompengeneinnkrevingen permanent blir beskåret eller fullt ut*

*umuliggjort som følge av fysisk skade på vegen.*

#### *4.5 Dekning av Selskapets kostnader ved inntektsbortfall*

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

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

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

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

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

Statens økonomiske ansvar knyttet til disse punkt i avtalen gjelder ikke prosjekter der det er lagt opp til etterskuddsinnkreving av bompenger, eventuelt parallellinnkreving med begrenset låneopptak i forhold til inntektsstrømmen, se kapittel 9.4.

### 7.1.2 Driftsavbrudd

Både bompenge- og driftsavtalen har detaljerte regler for ansvarsfordeling og oppfølging ved driftsavbrudd, jf foregående kapittel.

Hovedregelen er at selskapet har hele ansvaret ved inntektsbortfall ved

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

Bare ved permanent inntektsbortfall på grunn av skade på veggen overtar staten ansvaret.

## 7.2 ENDRINGER I TAKST- OG INNKREVINGSSYSTEMET



### 7.2.1 Takstsystemet

Endringer i takstsystemet er tatt opp i kapittel 5.8.

### 7.2.2 Innkrevingssystemet

Driftsavtalens punkt 4 tar detaljert for seg ansvarsforholdene rundt endringer og utskiftninger i innkrevingsutstyret.

#### 4.1 Ansvar

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

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

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

#### 4.2 Gjennomføringsavtale

Ved endringer som krever godkjenning av Vegvesenet, avgjør Vegvesenet i hvert tilfelle og etter drøfting med selskapet, om det er Vegvesenet eller Selskapet etter fullmakt fra Vegvesenet som skal bestille utstyr og

arbeidsinnsats fra leverandører og entreprenører og følge opp leveransen.

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

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

Det skal utarbeides en årlig rekvisisjonsplan også i driftsfasen, jf. bompengeavtalen pkt. 4.7.

## 7.3 RAPPORTERING. KONTAKT SELSKAP - VEGVESEN

### 7.3.1 Sentrale punkter i avtalene

Bompengeavtalen:

#### 7. Kontakt Selskap - Vegvesen

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

---

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

#### 6.8 Årsberetning og andre oppgaver

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

### 6.1 Betingelser for innkrevingsretten

Selskapets rett til å innkreve bompenger er betinget av at

---

- c) Vegvesenet mottar referat/protokoll fra styremøtene/generalforsamling,
- d) Vegvesenet og Riksrevisjonen har møte- og talerett i generalforsamlingene, og mottar innkalling og saksdokumenter til generalforsamlingene på samme måte som aksjonærene,

---

Disse punktene er delvis omtalt også i kapittel 3.5.4 og 3.5.8.

### 7.3.2 Vegvesenets ansvar

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

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

I punkt 1 ligger vegkontorenes ansvar for å påse at selskapene opptrer i samsvar med forutsetningene gitt ved Stortingets behandling av prosjektet og avtalen mellom selskapet og Staten v/Vegdirektoratet. Dette innebærer blant annet å vurdere om utgifter og inntekter utvikler seg som forutsatt og at bomvegselskapet opptrer slik at det ikke påfører trafikantene unødig høye kostnader. Dette omfatter også vurdering av om selskapene forvalter sine lån og innskudd på en tilfredsstillende måte i forhold til de betingelser som er gjeldende i markedet.

De første årene etter åpning må det legges spesiell vekt på oppfølging av økonomien i forhold til planlagt nedbetalingstid. Dersom nye beregninger av nedbetalingstid viser at det

er fare for flere års forlengelse av bompengeperioden, må økning av takstene vurderes.

Bompengepakker må også følges opp spesielt, se nærmere omtale i kapittel 9.1.

Punkt 2 omfatter særlig vegvesenets ansvar i forbindelse med revidering av Nasjonal Transportplan eller tilsvarende planer.

Som grunnlag for å utføre oppgavene i punkt 3, må Statens vegvesen ha en fortløpende ajourført oversikt om de enkelte prosjekter. Det er derfor opprettet en egen database som skal inneholde opplysninger om alle landets bompengeprojekter. Denne ajourføres minst en gang pr. år i forbindelse med oppfølging av selskapenes regnskaper.

Retningslinjer for vegkontorenes oppfølging av bompengeprojektene er gitt i brev fra Vegdirektoratet til vegkontorene av 1989-06-02 (L8-3). Her delegeres ansvaret for å vurdere bompengeselskapenes regnskaper til vegkontoret. Hver vår sender dessuten Vegdirektoratet ut brev om oppfølging av bompengeselskapene for det foregående år.

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

Vegkontoret som nærmeste overordnede myndighet, skal ha god oversikt over hvert enkelt bompengeprojekt, både i forbindelse med det ansvar vegkontoret har for å følge opp selskapenes regnskap, og for å kunne gi generell informasjon om bompenginnkrevingen i fylket. Med dette menes for eksempel antall prosjekter, størrelsen på bompenginntektene, planlagt tidspunkt for opphør m.v.

Også Vegdirektoratet må ha rimelig bra oversikt for enkeltprosjektene, blant annet for å kunne lage landsoversikter og for å kunne utarbeide analyser av bompengaktiviteten.



## 7.4 ANDRE ARBEIDSOPPGAVER



*Skjerve 99*

Bompengeselskapenes adgang til å drive annen virksomhet er nærmere beskrevet i bompengeavtalens punkt 5.3 Annen virksomhet.

### 7.4.1 Informasjon fra selskapet

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

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

Vedtak om endringer i takstsystemet må kunngjøres minst en måned før de gjennomføres. Det er vanligvis selskapet som setter inn annonse om dette med henvisning til hvem som har vedtatt endringen og klageadgang.

### 7.4.2 Oppgaver for andre bompengeselskaper

Mang bompengeselskap står selv for hele driften av innkrevingssystemet ved hjelp av egne ansatte, og leier bare inn ekstern hjelp for vedlikehold og spesielle oppgaver.

Bompengeselskap som selv driver innkrevingen, kan ha opparbeidet kompetanse som etterspørres av andre bompengeselskaper som etableres i nærliggende områder. Bompengeavtalen åpner for at et bompengeselskap tar på seg administrative oppgaver for et annet bompengeselskap, så lenge dette dreier seg om bompengeinnkreving på offentlig veg. Det forutsettes godkjenning fra Vegdirektoratet. Det er en absolutt betingelse at regnskapene må føres slik at det klart framgår hva som er

drift av eget selskap og hva som er tjenester utført for andre selskap. For mer om disse punktene se kapittel 3.1 "Selskapets oppgaver".

Ifølge siste avsnitt i bompengeavtalen punkt 5.3 kan et bompengeselskap IKKE inngå avtaler eller utføre tjenester knyttet til bompengeinnkreving på privat veg, eller bruk av betalingskort for bompenger til andre formål som parkering, betaling på ferjer o.l.

Selskap som måtte ønske å utføre slike tjenester, må eventuelt ta dette opp med Vegdirektoratet, og få godkjent dette i form av en tilleggsavtale til bompengeavtalen, før det inngås forpliktende avtaler med andre selskaper.



## 8. Opphør

### 8.1 BEREGNING AV TIDSPUNKT FOR OPPHØR

Tidspunkt for opphør av innkrevningen blir fastlagt i bompengesavtalen. I bompengesavtalens punkt 1.3 om selskapets oppgaver og rettigheter heter det at:

---

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

*Innkrevning av bompenger skal opphøre så snart som mulig etter at Selskapet har disse midler.*

Senest når det er ca 2 år igjen til utbyggingen ventes nedbetalt, må det foretas en nærmere vurdering av forventet tidspunkt for opphør av innkrevningen. Vegkontoret må i samarbeid med selskapet lage en plan for fjerning av innkrevningsutstyret og istandsetting av området der bomstasjonen har vært, eventuelt legge planer for annen bruk av dette området.

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

Når avslutningstidspunktet nærmer seg, må det gjennomføres nye beregninger for å fastsette tidspunkt for opphør av innkrevningen mer nøyaktig. Innkrevningen kan foregå noe lenger enn til det tidspunkt som teoretisk kan beregnes som nedbetalingstidspunkt, for å være sikker på å kunne dekke uforutsette kostnader. Etterperioden bør vanligvis ikke være lenger enn ca 1 måned.

### 8.2 DISPONERING AV SELSKAPETS MIDLER

Bompengesavtalen punkt 4.2 Innkrevningssystem:

---

*Vegvesenet skal være eier av innkrevningsutstyret. Dersom deler av innkrevningssystemet ved bompengesperiodens slutt skal benyttes i et annet bompengesprosjekt eller til andre formål, skal en eventuell salgsverdi av utstyret likevel inngå i og disponeres på lik linje med Selskapets øvrige restmidler, jfr. punkt 2.8.*

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

Bompengesavtalen punkt 6.5 Tilbakebetaling av aksjekapital:

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

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



### **8.3 DISPONERING AV OVERSKYTENDE MIDLER**

Bompengavtalen punkt 2.8 Overskytende midler:

*Ved opphør av innkrevingen, jf punkt 1.3, stilles overskytende midler til rådighet for Vegvesenet.*

*Slike midler skal disponeres til riksveganlegg i det området bompengene er innkrevd, etter forslag fra vegkontoret og vedtak av fylkespolitiske myndigheter.*

Mulige overskytende midler skal disponeres til riksveganlegg i det området hvor bompengene er innkrevd, etter forslag fra vegsjefen og vedtak av de fylkespolitiske myndigheter.

### **8.4 AVVIKLING AV SELSKAPET**

Nærmere regler for ordinær oppløsning av aksjeselskaper er gitt i aksjeloven (L1-4) kap. 16.

I tillegg til saksbehandlingsreglene, er det spesielt viktig å merke seg § 16-4 "Kreditorvarsel". Kunngjøring om opphør skal blant annet rykkes inn to ganger i Norsk Lysingsblad og minst en avis som er alminnelig lest på selskapets forretningssted. I tillegg skal alle kreditorer med kjent adresse så vidt mulig varsles særskilt av selskapet.

Det er viktig at selskapet i god tid før opphør informerer abonnentene om at selskapet vil opphøre, og om hvilke regler som skal gjelde for innløsning av ubenyttede klippekort eller andre abonnementsavtaler når selskapet opphører.

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

## 9. Spesielle problemstillinger

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

### 9.1 BOMPENGERINGER OG BOMPENGEPAKKER



#### 9.1.1 Definisjon av "bompengering" og "bompengepakke"

##### Bompengering

Med "bompengering" menes et system av flere bomstasjoner rundt f. eks. et byområde. Vanligvis betales det i bare en retning, som oftest i retning mot sentrum. Det er felles takst- og abonnementsordning for alle bomstasjonene i ringen. Bomringen trenger ikke være 100 % "tett", det kan aksepteres at noen få vegger med meget liten trafikk krysser ringen uten at det settes opp bomstasjoner der. Det kan også være et system med flere ringer eller soner i stedet for en tradisjonell ring.

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

Det er en del spesielle regler i takstretninglinjene for bompengeringer, jf kapittel 9.1.2 "Spesielle takstregler i bompengeringer". Der det kan være tvil om systemet kan kalles en ring eller ikke, bør det relativt tidlig i planprosessen fastlegges hvilke takstregler som skal benyttes.

##### Bompengepakke

De fleste bompengeringer og en del andre bompengeprojekter skal finansiere en "pakke" bestående av flere delprosjekter. Noen

av disse kan være på fylkesveger eller kommunale vegger, eller omfatte kollektivtrafikktiltak utenfor veger.

Ved vedtak av bompengepakker (både lokalt og i Stortinget), vil det vanligvis ikke foreligge detaljplanoverslag for alle delprosjekter. Det vil derfor være betydelig større usikkerhet i kostnadsoverslagene enn +/- 25 %. Det vil også være fare for at en del av de foreslåtte delprosjekter ikke kan gjennomføres, enten fordi de ikke blir godkjente ved den videre planlegging, eller fordi kostnadsøkninger på andre prosjekter gjør at noen delprosjekter må utgå av pakken. Dette krever spesiell omtanke både i forbindelse med framlegget for Stortinget og ved utforming av bompenggeavtalen.

#### 9.1.2 Spesielle takstregler i bompengeringer

Takstretninglinjene inneholder en del spesielle regler for bompengeringer:

- moped og motorsykel fritas vanligvis for betaling, og alltid hvis det benyttes elektroniske innkrevingssystemer
- kjøretøy i arbeid på vegen er ikke fritatt for betaling (i motsetning til vanlige bompengeprojekter)
- forflytningshemmede er fritatt
- det kan innføres "passeringstak", det vil si en grense for hvor mange turer som skal betales pr. måned eller i løpet av en time. Overskrides grensen, er overskytende passeringer gratis.

Nærmere detaljer er beskrevet i takstretninglinjene.

#### 9.1.3 Spesielle krav til bomstasjons-plasseringer og trafikkanalyser

I utgangspunktet gjelder det samme regler for hva som bør vurderes ved plassering av bomstasjoner i bompengeringer og liknende bomsystemer, som ved enklere bompengeanlegg, jf kapittel 1.2 "Bomvegssystemer".

Det er likevel større behov for å gjennomføre grundige trafikkanalyser i forbindelse med planlegging av både bompengeringer og andre større bomsystemer, enn ved enkle bomanlegg. Forhold som bør analyseres er:

- forventet antall passeringer i stasjonene

- avvisning, merbelastning på alternative veier, "lekkasje" til steder utenfor ringen
- andel av utførte turer i området som må betale bompenger
- eventuelle "urettferdigheter" ved at noen områder må betale mye, men får lite igjen, eller omvendt
- effekt av spesielle rabattordninger som f. eks. maksimalt en betaling pr. time

Der det ikke foreligger tilstrekkelig grunnlag fra før, må det ofte gjennomføres en reisevaneundersøkelse med intervjuer for å kunne gjennomføre slike analyser. Nødvendig tid og kostnader for slike analyser bør ikke underverdes, jf. også kapittel 2.3.4 "Trafikkgrunnlag".

#### 9.1.4 Prosjektlister og prosjektbeskrivelser for bompengepakker

Bompengepakker setter spesielle krav til saksbehandlingen både i forbindelse med første gangs framlegg for Stortinget, og ved inngåelse av bompengeselskapet, og ved behov for endringer i utbyggingsperioden. Det er særlig vegkontoret som må ta ansvar for at dette blir fulgt opp slik at både de opprinnelige intensjoner ved Stortingsbehandlingen og avtalen med bompengeselskapet blir respektert, og slik at nødvendige prosesser for senere endringer blir gjennomført på en åpen og ryddig måte.

##### Stortingsbehandlingen

I forhold til Stortinget bør det i proposisjonen for utbyggingen minimum presenteres en liste med hvilke delprosjekt som skal inngå i utbyggingen, med et kostnadstall for hvert delprosjekt og en samlet kostnad for utbyggingen. Usikkerhet i kostnadsoverslagene må angis, og det må sies noe om hvordan større endringer i finansieringsbehovet skal følges opp. En enkel løsning er å angi at bompengeselskapet skal finansiere et bestemt beløp, eller at innkrevningen skal foregå i en bestemt periode. Dette kan innebære at noen av prosjektene må utgå dersom det blir store kostnadsøkninger på andre prosjekter, eller inntektene blir lavere enn forutsatt.

Dersom flere, små prosjekter er samlet i "sekkeposter", f. eks. mindre miljøtiltak, planlegging o.l., trenger ikke disse å beskrives i

detalj i proposisjonen, men en mer detaljert liste må foreligge ved inngåelse av bompengeselskapet, slik at det er klart definert hvor stort beløp og hvor stor andel av sekkeposten som forutsettes dekket av bompengemidler, hvilke andre midler som er forutsatt benyttet og hvilke prosjekter/oppgaver sekkeposten omfatter.

Stortinget må holdes løpende orientert om alle større endringer i kostnader for delprosjekter i forhold til den opprinnelige listen, f. eks. gjennom omtale i de årlige budsjettproposisjonene.

##### Bompengeselskapet

Formålet med bompengeselskapet er:

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

Standard mal for bompengeselskapet skal legges til grunn også for avtaler om bompengeringer og bompengepakker, men den må tilpasses den aktuelle situasjonen. Fordi forholdene erfaringsvis varierer en god del fra prosjekt til prosjekt, er det vanskelig å utdype dette særlig mye i denne håndboken. Det anbefales nært samarbeid med Vegdirektoratet allerede i en tidlig planfase når betingelsene i avtalen med selskapet skal fastlegges. Vegdirektoratet tar sikte på å utforme en egen standardavtale som skal gjelde for bompengepakker.

Bompengeselskapet (eller vedlegg til denne) bør alltid inneholde mer detaljerte opplysninger om prosjektene enn det som vanligvis framgår av stortingsproposisjonen. Ved undertegning av avtalen bør det inngå en klar beskrivelse av forutsetningene på det tidspunktet, og avtalen må inneholde en beskrivelse av rutiner og ansvar for jevnlig (f. eks. årlige) oppdateringer av forutsetningene for hva som skal finansieres.



For det enkelte prosjekt bør det vurderes et krav om at det skal foreligge et kostnads-overslag med en største usikkerhet på +/- 10 % for anleggsarbeid kan settes i gang. Før større delprosjekter igangsettes, skal vanligvis Stortinget informeres. Ved oppsetting av de årlige rekvisisjonsplaner bør det angis hvilke nye delprosjekt som kan startes i løpet av året.

#### Vegkontorets ansvar, senere endringer

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

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

Minst hvert fjerde år må det foretas en større gjennomgang av om de opprinnelige forutsetningene fortsatt er til stede, om det må gjøres endringer i prioritetslistene, om delprosjekter skal strykes eller endres og om det er behov for en ny lokalpolitisk behandling av deler av bompengepakken.

### **9.1.5 Andre forhold**

Vegpakker som finansieres med bompengemidler vil ofte også medføre andre spesielle forhold som det må tas hensyn til i bompengavtalen. Dette er delvis omtalt i kapitlene:

- 9.2 Bompengefinansiering av fylkesveger og kommunale veger
- 9.3 Blandet finansiering
- 9.4 Parallellinnekveving

## **9.2 BOMPENGEFINANSIERING AV FYLKESVEGER OG KOMMUNALE VEGER**

### **9.2.1 Rene fylkeskommunale eller kommunale bompengeprosjekter**

Bompengeprosjekter på fylkesveger og kommunal veg skal også godkjennes av Stortinget, og normalt vil det være best å fremme en søknad om slike ordninger gjennom det aktuelle vegkontoret, fordi vegkontoret som oftest vil bli bedt av Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet om å bidra ved vurdering av søknaden.

Ved rene fylkeskommunale eller kommunale prosjekter er det fylkeskommunen eller kommunen som vegholder som må stå ansvarlig for det som staten som vegholder tar på seg ansvar for i henhold til bompengavtalen og driftsavtalen.

Dette krever en noe annen ordbruk og avklaring innledningsvis i bompengavtalen, f. eks. slik:

#### *Nytt pkt 1.2 Definisjoner*

*Med Vegvesenet menes i denne avtalen den statlige rollen som Vegdirektoratet og Statens vegvesen (fylkesnavn) har. Med vegsjefen i (fylkesnavn) er det rollen som fylkeskommunal etatssjef som er ment.*

#### *Pkt 1.3 Fylkeskommunens ansvar og oppgaver*

*Fylkeskommunen ved vegsjefen i (fylkesnavn) er byggherre og har ansvaret for gjennomføring av Utbygginga.*

Tilsvarende må "vegvesenet" erstattes med "fylkeskommunen ved vegsjefen" i avtaleteksten, hvis det ikke er forhold hvor Vegdirektoratet fortsatt er myndighet, f. eks. ved større takstendringer.

Bompengavtalen må underskrives av både Vegdirektoratet, Selskapet og fylkeskommunen, idet den innebærer både en tillatelse til innkreving av bompenger fra Stortinget via Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, og en avtale mellom fylkeskommunen som vegholder og Selskapet om finansiering av utbyggingen.

Når det gjelder økonomiske garantier, er det i utgangspunktet ingen forskjell fra riksvegprosjekter, idet også for disse er fylkeskommune og eventuelt kommune som skal stille garanti. Dersom regelen om at vegholder skal ta ansvar for overskridelser utover angitt usikkerhet i kostnadsoverslaget også skal anvendes for rene fylkesveg- og kommunale prosjekter, må konsekvensene av å påta seg dette ansvaret vurderes nøye. Relativt sett kan dekning av en slik merkostnad bety mer for fylkeskommuner og kommuner enn for staten. Det bør derfor trolig stilles enda strengere krav til bompengeprojektets økonomi for slike prosjekter, enn det som gjøres for rene riksvegprosjekter.

### 9.2.2 Kombinerte riks-, fylkes- og kommunalvegprosjekter

Ved bompengeringer er det nokså vanlig at en del av utbyggingen omfatter tiltak også på fylkesveger og kommunale veger. Men også andre bompengeprojekter vil ofte medføre noe omlegginger, ombygginger eller nybygging av slike veger. I mange tilfeller vil også bygging av en ny riksveg medføre at den tidligere riksvegen skal omklassifiseres til f. eks. fylkesveg.

Både ved behandling av utbyggingen i kommune og fylkeskommune og ved endelig framlegg for Stortinget, bør det være angitt hvilken vegstatus de enkelte delprosjekter skal ha etter at utbyggingen er ferdig.

På samme måte som for riksvegprosjekter vil bompengene vanligvis bare være en delfinansiering av utbyggingen, slik at det forutsettes at fylkeskommune og kommune også skal bidra med egenandeler ved utbyggingen. Omfanget av dette må også framgå av saksframleggene, og senest ved undertegning av bompengavtalen bør det foreligge forslag til når disse egenandelene skal innbetales.

Dersom kommunen skal ha byggherreansvar for deler av utbyggingen, skal dette være omtalt i framlegget for Stortinget. I bompengavtalen må det tas inn bestemmelser for hvordan delt byggherreansvar skal fungere i praksis, f. eks. om betingelser for kommunal rekvisisjon av midler, krav til regnskapsføring og innsikt i regnskaper, rapportering m.v.

## 9.3 BLANDET FINANSIERING

Der det forutsettes at deler av utbyggingen finansieres med annet enn riksvegmidler og bompenger, bør dette omtales og spesifiseres i punkt 2.1 i bompengavtalen:

*2.1 Utbyggingskostnader. Bompengandel. Utbyggingen er kostnadsberegnet til ..... mill. kroner i ..... års prisnivå. Av dette skal . . . mill. kr. eller . . . % bompengefinansieres. (Om nødvendig presiseres andre betingelser. Dersom Selskapet f. eks. skal forskottere midler mot senere statlige refusjoner, skal beløp og tidspunkt spesifiseres.)*

Følgende finansieringsformer kan være aktuelle:

- **Forskudd:** et forskuddsbeløp refunderes til avtalt tid med krone mot krone, det vil si uten renter eller kompensasjon for prisstigning. Forskudd kan ytes av bompengeselskapet, kommuner, bedrifter m.m.
- **Refusjon:** tilbakebetaling av forskudd. Refusjon kan betales med bompengemidler eller offentlige veginvesteringsmidler fra stat, fylkeskommune eller kommune.
- **Andel:** ved bruk av bompengemidler til utbygging av fylkesveger eller kommunale veger, forutsettes vanligvis at fylkeskommunen eller kommunen må bekoste en andel av utbyggingen, på samme måte som staten for riksveger.
- **Tilskudd:** beløp som ytes av andre enn offentlige vegmyndigheter, uten krav om refusjon eller annen tilbakebetaling

Slike ordninger må, i den grad det foreligger tilstrekkelige avtaler, beskrives i bompengavtalens punkt 2.1. Dette er særlig viktig hvis det har stor betydning for tidspunktet for låneopptak.

I den grad det er mulig, bør det også foreligge garantier for at slike ekstraordinære midler vil bli tilført utbyggingen til rett tid. Både Statens vegvesen, bompengeselskapet og garantistene kan ellers komme i en meget vanskelig situasjon hvis viktige andeler av finansieringen uteblir etter at utbyggingen er igangsatt.

Ved vurdering av bompengeselskapets økonomi, må det ved beregning av "pessimistisk" alternativ tas hensyn til at ekstraordinære midler kan komme vesentlig senere enn egentlig forutsatt, eller ikke vil bli tilgjengelig.



## 9.4 PARALLELLINNKREVIING

Forutsetninger for parallellinnkreving er nærmere omtalt i kapittel 1.3.2 "Parallellinnkreving".

### Kostnader og avvik fra kostnadsoverslag

En generell gjennomgang av ansvarsforholdene rundt avvik fra kostnadsoverslag og lignende er gitt i kapittel 6.2.4 "Avklaring av endelige kostnader. Ansvar ved avvik fra avtalte kostnader". Dette kapitlet tar for seg noen spesielle hensyn som må tas i bompengavtalen når parallellinnkreving benyttes.

Punktene 2.5-2.7 i bompengavtalen må alle vurderes særskilt når utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallelt med bompenginnkrevingen over en lengre periode. Dette gjelder spesielt hvis utbyggingen omfatter flere delprosjekter som det ikke foreligger detaljplanoverslag på ved inngåelse av bompengavtalen. Det er da viktig å ha et system for å beskrive og dokumentere "avtalt" kostnadsramme etter hvert som denne endrer seg gjennom utbyggingsperioden.

Den enkleste løsningen er å definere en fast økonomisk ramme for hva som skal finansieres med bompenger, uavhengig av eventuelle endringer i anleggskostnadene. Alternativt kan det avtales hvor lang innkrevingstiden kan være og hvor høyt takstnivået kan være. I så fall kan punktene 2.5 - 2.7 strykes.

Dersom det er forutsatt låneopptak, må avtalen inneholde et punkt som regulerer omfanget av dette på en slik måte at selskapet skal kunne nedbetale lånet med de takster og innenfor den tidsramme som er forutsatt ved Stortingets godkjenning.

### Åpningstidspunkt. Bompengeperiode.

Ved parallellinnkreving kan bompengeselskapet pådra seg til dels betydelig gjeld før innkrevingen kan settes i gang. Omtale i bompengavtalen av tidspunkt for start av innkrevingen må derfor beskrives spesielt ved parallellinnkreving, jf punktene 3.1 og 4.1 i standard bompengavtale.

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

Dersom det er tatt opp lån, vil staten også kunne dekke rentekostnadene. Det må vurderes om avtalen skal legge begrensninger på mulig låneopptak før åpningstidspunktet er fastlagt med stor sikkerhet.

Det må også vurderes om bompengavtalens punkt 3.1 skal angi en bestemt dato for når innkrevingen skal starte og slutte, eller om det skal angis at innkrevingen kan foregå i for eksempel 15 år fra start av innkrevingen.



## 9.5 FORHÅNDSINNKREVIING

Forhåndsinnkreving er nærmere definert i kapittel 1.3.3 "Forhåndsinnkreving".

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

Slik forhåndsinnkreving skal være tidsbegrenset, og kan maksimalt pågå i 3 år før det gjøres endelig vedtak i Stortinget om å gå videre med prosjektet som bompengeprojekt. Avtale om slik forhåndsinnkreving bør inneholde bestemmelser om hva som eventuelt skal skje hvis Stortinget ikke vedtar utbyggingen. Det bør også framgå hva inntektene fra forhåndsinnkrevingen skal benyttes til. Svært ofte vil dette være til planleggingskostnader, inklusive grunnundersøkelser, og eventuelt trafikkanalyser.

Forhåndsinnkreving kan også vedtas samtidig med vedtak av utbyggingen. Hvis det har pågått forhåndsinnkreving før vedtaket, kan det vedtas at forhåndsinnkrevingen skal fortsette til annen type innkreving kan ta til. I så fall gjelder ingen tidsbegrensning på forhåndsinnkrevingen.

Den "normale" bompengeperioden på 15 år regnes fra det tidspunkt anlegget åpnes for trafikk og normal bompengeinnkreving begynner.

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

## 9.6 FERJEAVLØSNINGS-PROSJEKTER



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

Takstretningslinjene inneholder egne bestemmelser om takst- og rabattsystemer for ferjeavløsningsprosjekter (takstretningslinjenes kap. 2.3). Økonomien i slike prosjekter er ofte anstrengt, og det er derfor åpnet adgang til å kreve passasjerbetaling og betaling fra rutegående kollektivtransport, samt en ekstra takstklasse for vogntog.

Erfaring viser at slike spesielle takstsystemer med tilhørende rabattsystemer blir kompliserte, og dermed vanskelige og kostbare å administrere. Det anbefales derfor at en heller prøver å få vedtatt noe høyere takster for de vanlige kjøretøygruppene i stedet for å innføre passasjerbetaling og mange takstklasser.

Syklister får ofte et dårligere tilbud etter at ferja blir avløst av et fast vegsamband. Ferja fungerer ofte som et dør-til-dør kollektivtilbud, mens syklistene i ettertid tilbys en lang, værutsatt bruløsning eller en tunnel med forbud mot sykling. Det bør derfor vurderes å frita syklisters/sykler fra spesiell forhåndsbetaling eller ekstra ferjetakster.

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

Trafikkveksten etter åpning kan også bli større enn i de tilstøtende områdene, men dette kan motvirkes av høye bompengetakster. Endringer

i kollektivtilbudet kan også medføre endringer i reisemønsteret etter åpning av avløsningsprosjektet.

Ved denne typen prosjekter er det derfor spesielt viktig at det gjennomføres relevante transportanalyser for å kunne lage holdbare prognoser for trafikkmengdene i innkrevingsperioden.

## 9.7 BOMPENGER PÅ PRIVAT VEG

Grunnlaget for dette kapittel er utarbeidet av advokat Erik Gauer, men teksten er noe bearbeidet og forkortet.



### 9.7.1 Privat veg

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

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

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

At vegen er åpen for allmenn ferdsel vil si at alle og enhver kan ferdes på vegen. At vegen vedlikeholdes av offentlig vegstyremakt etter økonomibestemmelsene i vegloven kap. IV, vil si at vegen drives over et offentlige vegbudsjett, og at vegen av vegstyremakten er registrert som offentlig veg.

En veg kan være vedlikeholdt og drevet av det offentlige uten at vegen dermed er offentlig. For eksempel kan en veg gjennom en park drives over parkvesenets budsjett, veg på sykehusområdet drives over sykehusets budsjett, veger på universitetsområdet drives av universitetet, og veg til drikkevannskilden drives over vannverkets budsjett. Dette er likevel ikke offentlige veger i veglovens forstand.

Eiendoms- og rettighetsforholdene til en privat veg kan være mangslungne. Veg og veggrunn kan ha forskjellige eiere. Vegen kan i sin helhet være eiet av en enkelt eller flere personer, av et sameie, av en organisasjon, av en bedrift

eller et selskap. Likeledes kan det være en enkelt eller uttallige grunneiere til den grunn som vegen ligger på. En privat vegs utstrekning i bredde vil i de fleste tilfelle være basert på en vegrett, ofte uten klart avgrensede yttergrenser mot nabociendom, og ofte heller ikke bundet til bestemt veglinje.

En privat veg som har såpass omfang at også allmennheten har interesse av å ferdes på den og betale bompenger, vil være underlagt en form for organisasjon og ledelse som gjerne kan betegnes som vegholderen. Både lederfunksjoner og eierfunksjoner vil bli gjort gjeldende av vegholderen. Vegloven har i kapittel VII regler om drift og forvaltning av private veger, se særskilt §§ 54, 55, men disse reglene er fravikelige.

### 9.7.2 Privat bompengeveg

En privat bompengeveg er ikke noe entydig begrep. Formålet med bompengeinnkrevingen kan være:

- skaffe bidrag til ordinær drift og vedlikehold
- skaffe bidrag til ekstraordinær drift og vedlikehold, f. eks. brøyting i påsken
- skaffe bidrag til utbedring eller nybygging av private veger
- være grunnlag for selskap som bygger, driver og vedlikeholder veger på kommersielt grunnlag

De fleste private veger som det blir krevet bompenger på, blir drevet og finansiert av oppsitterne. Oppsitterne betaler faste årlige bidrag til vegstyret. Dette bidraget er ikke bompenger, men utgjør den enkelte brukers pliktmessige tilskudd til vegdriften, jf vegloven § 54. Bompenger betales av andre brukere, for eksempel turister. Bompenger kan også være en metode for å innkreve et brukertilskudd, slik man plikter etter § 54 i vegloven. I et veglags årsregnskap vil bompengene utgjøre et tilskudd til driften. Alt etter hvorledes en vegholder organiserer innkreving av oppsitternes bidrag og bompengene, kan vi finne ordninger der dette flyter over i hverandre.

Vi har også eksempler på at bompengene ikke bare er betaling for rett til selve ferdselen på en privat veg fra ett sted til et annet, men mer er et vederlag for rett til å nytte en privat drevet parkeringsplass, eller er en kombinasjon

av veg- og parkeringsbruk. Innkreving av vederlag for å benytte en skibakke, en badestrand eller en teltplass faller imidlertid klart utenfor den gjengse oppfatning av begrepet bompengeveg, også når det gjelder adkomst og parkeringsplasser tilknyttet slike anlegg. Sammenlign for øvrig friluftsløven § 14.

Bompenger innkreves flere steder på et rent kommersielt grunnlag. I Norge er det eksempler på at særlig tunneler er bygget og finansiert som privat veg, og at de så har fremstått som en integrert del av et offentlig vegnett. Når anlegget er nedbetalt med bompenger, er det overtatt av offentlig vegmyndighet og opptatt som offentlig veg. Trafikantene er seg neppe bevisst om det er en offentlig eller privat veg-bom de passerer. Vi har også private bomveger som fungerer som snarveg mellom to offentlige veger over relativt lange fjellstrekninger, og som bare holder åpent i sommersesongen og der økonomigrunnlaget er basert på bompengeinntekter. I andre land er omfattende motorveganlegg finansiert gjennom privat bompengeinnkreving, disse blir også drevet og vedlikeholdt av private for bompenger inntil de forutsettes overtatt av staten etter en bestemt tidsperiode.

Privat bompengeinnkreving kan også være etablert mer med formål å begrense ferdselen enn å oppnå økonomisk vinning.

Etablering av en privat bompengeordning vil si at en veg som ellers ikke ville blitt bygget eller kunne vært holdt stengt for allmennheten, blir åpnet for allmenn ferdsel mot betaling. Privat bompengeinnkreving er antagelig lite aktuelt uten at det foreligger tilstrekkelig trafikkgrunnlag. Innkrevingen av bompenger vil i seg selv være kostnadskreven, idet det nødvendigvis faste installasjoner, tilsyn og kontroll. Skal ordningen ha noe økonomisk poeng, så må trafikkgrunnlaget være av et visst nivå.

Men samtidig er det klart at et tilstrekkelig trafikkgrunnlag ikke er nok for å etablere en privat bompengeordning. Private bompengeveger har til nå mest vært vanlig i utkantstrøk og særlig på fjellet, der "kundene" er trafikanter uten fast tilknytning til eiendom i området. I by og tettsteder er ofte deler av det lokale gatenettet drevet som private veger, men det er helt upraktisk og utenkelig at slike veger skulle kunne bli gjenstand for bompengeinnkreving.



Det er ingen tradisjon for det, og, vil neppe bli akseptert av kommunen.

### 9.7.3 Rettsgrunnlaget for innkreving av private bompenger

Det er lang tradisjon for bompengeneinnkreving på private veger, men en egen bestemmelse om dette i vegloven trådte først i kraft i 1996, jfr. § 56. Praksis om bompengeneinnkreving på private veger var før dette langt på vei basert på friluftsløven av 1957, § 5, der det var tillagt kommunen å gi løyve til innkreving av bompenger på private veger og bruer. Som følge av ny § 56 i vegloven, ble friluftsløven § 5 opphevet.

Bompengeneinnkreving på privat veg har tradisjon også fra tiden forut for friluftsløven. Innkrevingen var da ikke knyttet opp mot noen lovbestemmelse, men var basert på eiendomsretten til vegen.

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

Verken kommune, stat eller fylke har myndighet til å kreve privat veg åpnet for allmennheten mot erleggelse av bompenger, så hvis vegholder ønsker vegen stengt med bom, så kan ikke offentlig myndighet kreve vegen åpnet mot at trafikantene betaler bompenger.

Det eksisterer utvilsomt enkelte bompengveger rundt i landet, der vegen i realiteten er en kommunal veg etter veglovens regler, og der bompengeneinnkreving er igangsatt, helt og holdent i kommunalt regi, uten at reglene i vegloven § 27 er iaktatt.

Eier kommunen et skogstykk med en lang skogsbilveg, må kommunen likevel i likhet med enhver annen grunneier og vegeier kunne etablere en privat bompengordning her, uten at noen kan påstå at dette skulle vært gjennomført etter reglene i § 27.

### 9.7.4 Nærmere om vegloven § 56

Bestemmelsen lyder slik:

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

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

#### § 56 første ledd

På samme måte som i den tidligere bestemmelsen i friluftsløven § 5, er det et krav i vegloven § 56 om samtykke fra kommunen. Kravet om kommunens samtykke har karakter av å være en kontroll og akseptfunksjon. Kommunen skal prøve hensiktsmessigheten og rimeligheten av å kreve bompenger på denne konkrete vegstrekningen, størrelsen på bompengene og vilkårene ellers for ferdsel på vegen.

Realiteten i bestemmelsen innebærer at kommunen i sin helhet kan avslå søknad om bompengeneinnkreving. Årsakene til dette kan være mange, f.eks. at kommunen allerede yter driftsstøtte for at vegen nettopp skal være åpen for allmenn ferdsel og integrert i et større trafikksystem, eller at kommunen vurderer bompengeneinnkreving som metode for innkreving av vederlag som uegnet på denne spesielle vegen.

Kommunens avgjørelser må alltid være saklig begrunnet.

Det er vegholder som beslutter hva slags betalingssystem man vil ha. Det er praktisk og vanlig å fastsette forskjellige bompengesatser etter kjøretøyets størrelse og art, slik at buss og lastebil betaler mer enn en personbil. Det er vanlig å kreve betaling for hver passering av bommen og ens sats uavhengig av kjøringens omfang så lenge man holder seg innenfor bommen. En tidsmessig begrensning kan også være aktuelt, slik at billetten må fornyes hver dag, - etter en uke, - 14 dager. Dette kan helst være aktuelt der betalingen gjelder parkering, vel så mye som kjøring. Ved tidsmessig begrensning kan man også løsrive seg fra at

passering av bommen er avgjørende, slik at man fritt kan kjøre til bygda for å kjøpe avisen eller handle uten at ny betalingsforpliktelse utløses.

Satsens størrelse blir i praksis fastsatt ut fra hva man betaler for, - hvor lang vegstrekningen er, om vegen holdes vinteråpent, m.m. Kommunens fastsettelse av bompengenes størrelse må man forvente vil bli vurdert i lys av om dette er et dekningsbidrag til et driftsbudsjett som i hovedsak er dekket opp gjennom faste brukeres årlige tilskudd, eller om det også er en veg som vel så mye skal betjene turister og friluftslivstrafikk. Hvis det er snakk om et vegsamband som nettopp finansieres gjennom bompenger, som bygging av en bro eller tunnel, eller snarveg mellom to offentlige veger, så må kommunen forstå økonomien i driftsbudsjettet.

Kommunen kan ikke fastsette lav sats med den begrunnelse at inntekter ikke skal forutsettes å overstige utgiftene. Dette er irrelevant. Det er ikke grunnlag for at kommunen ved sin avgiftsprøvelse skal utelukke at vegholder beregner seg en profitt, eller et overskudd.

Uttrykket "*bestemt bruk*" gjelder bruk innenfor driften av den konkrete private vegen. Kommunen kan ikke sammenligne med § 27 og for eksempel fastsette at del av overskuddet på privatvegen skal dekke kostnadene til en undergang for skolebarna på riksvegen som går gjennom bygda. En bestemt bruk må være knyttet til den konkrete privatvegen og kan gjelde prioritering av ferdselsfremmende tiltak, som f. eks. avsetning til fremtidig utbedring av en bro eller en fremtidig omlegging av vegen, og noe som er meget aktuelt; nemlig å bygge biloppstillingsplasser til bruk for turistene, samt rydde plassene for snø vinterstid. Ofte ser man i praksis at det nettopp er mertrafikken knyttet til bompengebrakerne som skaper nytt behov for utbedringer og standardheving. Regelen kan jevnføres med havneloven av 1984 kap. VI og vassdragsloven av 1940 § 68, som til en viss grad har lignende regler.

Kommunens oppgave er i loven begrenset til en passiv søknadsvurdering, men i praksis er kommunene i utkantstrøkene aktive med å bistå til etablering av gode ordninger.

Om bompenger skulle vært innkrevet uten at kommunen på forhånd hadde vært seg forelagt en søknad og hadde gitt tillatelse, vil dette neppe alene medføre at innkrevingen har vært ulovlig i den forstand at pengene kan kreves tilbakebetalt. Bompengene utgjør vederlag for en ytelse. Den kommunale godkjennelsesordning er primært en kontrollfunksjon.

#### § 56 annet ledd

Tilleggsavgiften vil normalt bli innkrevet fra kjøretøyets fører, og regelen avskjærer diskusjon og bevisføring om hvem som egentlig kjørte og har overtrådt bestemmelsene. Slik regelen er utformet, kan tilleggsavgiften innkreves direkte fra kjøretøyets eier, uavhengig av hvem som var fører av kjøretøyet da bompengene ble unnlatt betalt. Tilleggsavgift gjelder kun ved unnlatt betaling, og kan ikke brukes som sanksjon dersom bilfører har unnlatt å følge andre vilkår som er satt for ferdselen.

Regelen fortolkes ikke slik at den er uttømmende for hvilke virkemidler som vegholder kan nytte overfor "snikkjørerere". Ved feilparkering, eller annen bruk av kjøretøy i strid med vegholders bestemmelser og anvisninger, kan vegholder om nødvendig også gjennomføre bort-tauing på eierens regning, eller bortvise bilbrukeren.

Regelen om tilleggsavgift i annet ledd kan neppe uten videre gis tilsvarende anvendelse ved parkering på profesjonelt drevet parkeringsplass med privat innkrevet avgiftsparkering. Men det er intet til hinder for at et parkeringshus eller en parkeringsplass etter loven har status av privat veg, og hvis kommunen har gitt sitt samtykke etter § 56 og har fastsatt avgiftsstørrelsene, skal det ikke utelukkes at regelen i § 56 annet ledd om ansvar for kjøretøyets eier, kan anvendes også på kommersielt drevet parkeringshus eller parkeringsplass i privat regi. Dette kan være praktisk for den som driver plassen, idet vegtrafikkloven mangler bestemmelse om sanksjonsavgift mot kjøretøyets eier ved unnlatt betaling på privat drevet plass.





## **VEDLEGG**

	<b>Side</b>
<b>1. Mal for bompenggeavtale</b>	<b>78</b>
<b>2. Mal for driftsavtale</b>	<b>88</b>
<b>3. Forslag til system for vedlegg til avtalene</b>	<b>93</b>
<b>4. Takstretningslinjer</b>	<b>94</b>
<b>5. Lover, forskrifter og direktiver</b>	<b>109</b>
<b>6. Kilder</b>	<b>114</b>
<b>7. Stikkordregister</b>	<b>117</b>

## VEDLEGG 1: MAL FOR STANDARD BOMPENGEAVTALE

<b>1.</b>	<b>Innledning</b>	<b>77</b>
	1.1 Grunnlag	
	1.2 Statens vegvesens ansvar og oppgaver	
	1.3 Bompengeselskapets oppgaver og rettigheter	
<b>2.</b>	<b>Kostnadsansvar</b>	<b>78</b>
	2.1 Utbyggingskostnader. Bompengandel	
	2.2 Utbyggingskostnadenes omfang	
	2.3 Andre kostnader	
	2.4 Prisstigning i byggetiden	
	2.5 Kostnadsøkninger utover kostnadsoverslag	
	2.6 Kostnadsbesparelser i forhold til kostnadsoverslag	
	2.7 Frist for endelig kostnadsoversikt	
	2.8 Overskytende midler	
<b>3.</b>	<b>Bompeneinnkreving</b>	<b>80</b>
	3.1 Betingelser for bompengesystemet	
	3.2 Bompengerperiodens lengde.	
	3.3 Takstsystem.	
	3.4 Tilleggsavgift for unnlatt betaling	
<b>4.</b>	<b>Statens vegvesens ansvar</b>	<b>80</b>
	4.1 Åpningstidspunkt	
	4.2 Innkrevningssystemet	
	4.3 Drifts- og vedlikeholdsansvar for veganlegget	
	4.4 Ansvar ved stenging av veg i innkrevingsperioden	
	4.5 Dekning av Selskapets kostnader ved inntektsbortfall	
	4.6 Ajourhold av avtalegrunnlag	
	4.7 Rekvisisjonsplan	
<b>5.</b>	<b>Selskapets oppgaver</b>	<b>82</b>
	5.1 Selskapets plikter for overføring av midler	
	5.2 Administrasjon og drift av innkrevningssystemet	
	5.3 Annen virksomhet	
	5.4 Opphør av retten til bompeneinnkreving	
<b>6.</b>	<b>Krav til selskapet</b>	<b>83</b>
	6.1 Betingelser for innkrevingsretten	
	6.2 Plassering av selskapets midler	
	6.3 Låneavtaler	
	6.4 Ansvar for kostnader fra før Stortingsbehandlingen	
	6.5 Tilbakebetaling av aksjekapital	
	6.6 Forsikringer	
	6.7 Krav til regnskap	
	6.8 Årsberetning og andre oppgaver	
<b>7.</b>	<b>Kontakt selskap – Vegvesen</b>	<b>84</b>
<b>8.</b>	<b>Revidering av avtalen</b>	<b>84</b>
<b>9.</b>	<b>Oppsigelse av avtalen</b>	<b>84</b>

*Mal for:*  
**BOMPENGEAVTALE**  
**mellom**  
**STATENS VEGVESEN**  
**(heretter Vegvesenet)**  
**og**  
**--- BOMPENGESELSKAP AS**  
**(heretter Selskapet)**

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

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

## **1. Innledning**

### **1.1 Grunnlag**

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

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

*<sup>1)</sup> definer vegstrekningen på en enkel måte, f. eks. "Rv999 fra A til B" eller "Vegnettet i (et definert område)". En mer detaljert, eksakt definisjon kan gis i vedlegg.*

*<sup>2)</sup> angi del- eller fullfinansiering*

### **1.2 Statens vegvesens ansvar og oppgaver**

Statens vegvesen (fylkesnavn) <sup>3)</sup> er byggherre og har ansvaret for gjennomføring av Utbyggingen.

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

*<sup>3)</sup> Vanligvis vegkontoret i det fylket bompengeprojektet ligger i. Dersom prosjektet berører flere fylker, må det avklares hvilket vegkontor som skal ha ansvaret. Dersom Utbyggingen også omfatter kommunale veger hvor kommunen skal være byggherre, må byggherreansvaret for dette vurderes og omtales spesielt.*

### **1.3 Bompengeselskapets oppgaver og rettigheter**

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

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

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



Innkrevning av bompenger skal opphøre så snart som mulig etter at Selskapet har disse midler.

<sup>4)</sup> angir full eller delfinansiering, jf punkt 1.1.

## 2. Kostnadsansvar

### 2.1 Utbyggingskostnader. Bompengandelen

Utbyggingen er kostnadsberegnet til <sup>5)</sup> mill. kroner i <sup>6)</sup>-års prisnivå. Av dette skal <sup>7)</sup> mill. kr. eller <sup>8)</sup> % bompengefinansieres.

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

<sup>9)</sup>

I vedlegg til avtalen bør det foretas en spesifisering på vegstrekninger og delparseller med kostnadsoverslag og angivelse av usikkerhet, se bompengehandboken kapittel 6.1.2.

<sup>5)</sup> Kostnader angis i mill. kr. med en desimal

<sup>6)</sup> prisnivå for kostnadsoverslaget skal angis, vanligvis benyttes prisnivå for samme år som St. prp. fremmes.

<sup>7)</sup> Andel angis i mill. kr med en desimal (sløyfes ved fullfinansiering)

<sup>8)</sup> %-andel angis med to desimaler

<sup>9)</sup> Om nødvendig presiseres andre betingelser. Dersom Selskapet f. eks. skal forskottere midler mot senere statlige refusjoner, skal beløp og tidspunkt spesifiseres. Når betinget refusjon skal benyttes, tilføyes følgende avsnitt:

På vilkår fastsatt av Stortinget, jf <sup>10)</sup>, kan inntil <sup>11)</sup> mill. kroner i <sup>11)</sup> års prisnivå bevilges av Staten som en refusjon til Selskapet. Det er Vegvesenet i samråd med fylkeskommunen som skal vurdere i h.h.t. gjeldende retningslinjer om og når det er grunnlag for å utbetale refusjon. Beløpet skal senest bevilges i løpet av planperioden <sup>12)</sup>.

<sup>10)</sup> vis til St. prp., S-innst. og vedtaksdato

<sup>11)</sup> kostnadsbeløp og prisnivå angis på tilsvarende måte som ellers i dette punkt

<sup>12)</sup> her angis en langtidsplanperiode, f. eks. 2002-2005, vanligvis første periode etter at Utbyggingen er fullført.

### 2.2 Utbyggingskostnadenes omfang

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

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

### 2.3 Andre kostnader

Selskapet finansierer utover sin andel av punkt 2.1 også renter på egne lån, egne administrasjonsutgifter og utgifter til innkreving av bompenger, herunder vedlikehold og drift av innkrevningssystem og bomstasjon(er). Selskapet finansierer også eventuelle endringer i og utskiftninger av innkrevings-

systemet, samt alle kostnader med fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av vegen ved utløpet av bompengerperioden.

#### 2.4 Prisstigning i byggetiden

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

#### 2.5 Kostnadsøkninger utover kostnadsoverslag

Eventuell kostnadsøkning utover prisstigning med inntil 10<sup>13)</sup> prosent av anleggskostnadene, jf punktene 2.1 og 2.4, skal dekkes av Selskapet og Staten i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsøkninger utover dette skal i utgangspunktet i sin helhet dekkes av Staten.

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

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

*13) Statens ansvar for kostnadsoverskridelser fastsettes med utgangspunkt i hvilket usikkerhetsnivå kostnadsoverslagene er beheftet med ved fremleggelse av prosjektet for Stortinget. Staten vil fullt ut ta ansvaret for kostnadsoverskridelse utover dette nivå (vanligvis 10 prosent når reguleringsplan foreligger og 25 prosent når kun kommunedelplan foreligger).*

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

#### 2.6 Kostnadsbesparelser i forhold til kostnadsoverslag

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

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

#### 2.7 Frist for endelig kostnadsoversikt

Innen 1 år etter åpning for trafikk skal det være klarlagt hvilke midler Vegvesenet vil rekvirere fra Selskapet til rest- og etterarbeider. Unntatt fra denne regel er

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

Vegvesenet plikter imidlertid å gi en oversikt over verserende og aktuelle tvister som Vegvesenet har kjennskap til 1 år etter åpning av anlegget.

*Ved parallellinnkrevning må dette avtales på annen måte.*

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

## 2.8 Overskytende midler

Ved opphør av innkrevingen, jf punkt 1.3, stilles overskytende midler til rådighet for Vegvesenet.

Slike midler skal disponeres til riksveganlegg i det området bompengene er innkrevd, etter forslag fra vegkontoret og vedtak av fylkespolitiske myndigheter.

## 3. Bompenginnkreving

### 3.1 Betingelser for bompengesystemet

Selskapet er gitt tillatelse til <sup>15)</sup> innkreving av bompenger <sup>16)</sup>

<sup>15)</sup> Her angis om det er forhånds-, parallell- eller etterskuddsinnkreving

<sup>16)</sup> Her angis:

- fra hvilket tidspunkt det skal kreves inn bompenger
- hvor bomstasjon(e) skal plasseres, eventuelt ferjesamband hvis det er innkreving på ferje

### 3.2 Bompengeperiodens lengde

Avtalens utgangspunkt er at bompengeperioden skal være maksimalt 15 år fra den tid innkrevingen blir satt igang. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at Selskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeperioden etter søknad til Vegdirektoratet forlenges med inntil 5 år.

*Ved forhåndsinnkreving eller andre spesielle forhold, må varigheten av innkrevingen defineres nærmere.*

### 3.3 Takstsystem

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

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

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

### 3.4 Tilleggsavgift for unnlatt betaling

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

## 4. Statens vegvesens ansvar

### 4.1 Åpningstidspunkt

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

<sup>17)</sup> Her angis dato. Hvis nødvendig oversikt for å fastsette åpningstidspunktet ikke foreligger ved inngåelse av avtalen, skal tidspunkt for vegåpning avtales så snart dette er tilstrekkelig avklart og før selskapet tar opp lån for å finansiere Utbyggingen. I så fall erstattes (*dato*)



*med følgende tekst: " - - - igangsettes. Nøyaktig tidspunkt for vegåpning skal avtales innen (dato)."*

Dagmulker fra entreprenør, inntil det beløp Staten dekker av Selskapets byggelånsrenter og administrasjonskostnader, tilfaller Vegvesenet, mens dagmulker utover dette beløp godskrives Utbyggingen.

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

#### 4.2 Innkrevningssystem

Vegvesenet har hovedansvar for valg, innkjøp og etablering av innkrevningssystemet. Vegvesenet skal rådføre seg med Selskapet ved valg av innkrevningssystem.

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

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

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

#### 4.3 Drifts- og vedlikeholdsansvar for veganlegget

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

#### 4.4 Ansvar ved stenging av veg i innkrevingsperioden

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

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

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

#### 4.5 Dekning av Selskapets kostnader ved inntektsbortfall

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

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

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

Selskapet skal hurtigst mulig og senest innen 3 måneder etter slikt inntektsbortfall ta opp spørsmålet om dekning av Selskapets kostnader med Vegvesenet. Overføring av midler fra Staten til Selskapet

skal skje senest i løpet av kalenderåret etter at Selskapet har satt fram krav om dekning av kostnadene, og skal også omfatte rentekostnader for perioden fra inntektsbortfallet til overføring av midler.

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

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

#### 4.6 Ajourhold av avtalegrunnlag

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

#### 4.7 Rekvisisjonsplan

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

Selskapet skal ha uttalerett til vegkontorets årlige forslag til riksvegbudsjett for prosjektet. Etter at Stortinget har vedtatt riksvegbudsjettet, skal Selskapet og vegkontoret hvert år utarbeide en rekvisisjonsplan.

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

### 5. Selskapets oppgaver

#### 5.1 Selskapets plikter for overføring av midler.

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

#### 5.2 Administrasjon og drift av innkrevningssystemet

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

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

#### 5.3 Annen virksomhet

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

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

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

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

## 6. Krav til selskapet

### 6.1 Betingelser for innkrevingsretten

Selskapets rett til å innkreve bompenger er betinget av at

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

### 6.2 Plassering av selskapets midler. Garanti

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

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

*Selskap (private/kommunale/fylkeskommunale) uten kommunal/fylkeskommunal garanti, har anledning til å ta opp lån i utlandet. For prosjekter som ikke har fylkeskommunale eller kommunale garantier tilføyes:*

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

*Det må vurderes i hvert enkelt tilfelle om krav om garanti skal bortfalle eller prosentandelen reduseres for prosjekter der utbyggingen helt eller i stor grad skjer parallelt med bompengeneinnkrevingen over en lengre periode.*

### 6.3 Låneavtaler

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

### 6.4 Ansvar for kostnader fra før Stortingsbehandlingen

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

*Det kan gjøres unntak for utgifter til planlegging, når dette er avtalt med Vegvesenet.*



## 6.5 Tilbakebetaling av aksjekapital

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

## 6.6 Forsikringer

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

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

Kostnadene til forsikring betraktes som administrasjonskostnader og belastes bompengeneinnkrevingen.

## 6.7 Krav til regnskap

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

## 6.8 Årsberetning og andre oppgaver

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

## 7. Kontakt Selskap - Vegvesen

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

For planleggings- og byggeperioden plikter Vegvesenet å opprette en kontaktgruppe bestående av representanter fra vegkontoret og Selskapet. Formålet med kontaktgruppen er av informerende art, og den skal minst møtes en gang pr. år, jf også punkt 5.1. Vegkontoret kaller inn til og skriver referat fra møter i kontaktgruppen. Referatet sendes Vegdirektoratet til orientering.

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

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

## 8. Revidering av avtalen

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

## 9. Oppsigelse av avtale

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

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

Oslo, den .....

....., den .....

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet

Selskapet

*Vedlegg (for eksempel som foreslått i håndbokens vedlegg 3)*

## VEDLEGG 2: MAL FOR AVTALE OM DRIFT AV INNKREVINGSSYSTEMET

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



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

## **1. Grunnlag**

### **1.1 Bakgrunn**

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

*<sup>1)</sup> her angis dato for underskrift av bompenggeavtalen, hvis begge underskrifter er fra samme dato angis bare en dato.*

*<sup>2)</sup> her benyttes samme formulering som i bompenggeavtalen punkt 1.1.*

### **1.2 Ansvarsfordeling**

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

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

### **1.3 Innkrevingsutstyr**

Som innkrevingsutstyr regnes:

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

### **1.4 Annet utstyr**

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

## **2. Innkjøp og igangsetting**

### **2.1 Planlegging. Innkjøp. Garantiansvar.**

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

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

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

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

## 2.2 Igangsetting

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

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

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

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

## 2.3 Overtagelse

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

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

## 2.4 Protokoll

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

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

## 3. Drift og vedlikehold

### 3.1 Selskapets ansvar

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

Dette omfatter blant annet:

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

### 3.2 Vegvesenets ansvar

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

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

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

### 3.3 Leverandøraftaler

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

### 3.4 Samarbeidsordninger

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

### 3.5 Driftsstans

Ansvar ved driftsstans framgår forøvrig av bompengeavtalens punkt 4.5.

## 4. Utskiftninger og endringer av innkrevningssystemet

### 4.1 Ansvar

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

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

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

### 4.2 Gjennomføringsavtale

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

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

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

## 5. Forsikring

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

Sted	Dato	Sted	Dato
Statens vegvesen		Selskapet	
Vegkontoret i .....			



### **VEDLEGG 3: FORSLAG TIL SYSTEM FOR VEDLEGG TIL BOMPENGEAVTALEN**

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

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

#### **Vedlegg A: TILLEGGSAVTALER**

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

#### **Vedlegg B: VEDTAK OG OFFENTLIG SAKSBEHANDLING**

Vedlegg B skal inneholde en oversikt over alle vedtak truffet av offentlige instanser og som har betydning for prosjektet. Eksempler på dette er kopi av alle aktuelle sider av stortingsmeldinger, stortingsproposisjoner (inklusive budsjettproposisjoner) og komiteinnstillinger fra Stortinget som angår saken, saksframlegg og vedtak ved behandling av bompengesaken i fylkesting og kommunestyre (eventuelt også formannskap/hovedutvalg) og tilsvarende dokumenter for behandling av reguleringsplaner for prosjektet.

#### **Vedlegg C: UTBYGGINGSOMFANG MED KOSTNADSOVERSLAG**

Vedlegg C skal utdype punktene 1.1 og 2.1 i bompengeavtalen. Vedlegget skal inneholde oversikt over alle dokumenter angående fastsettelse av kostnadsrammer for Utbyggingen og kostnader for drift og vedlikehold av innkrevingsutstyret.

#### **Vedlegg D: BETALINGS- OG REKVISISJONSPLANER**

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

#### **Vedlegg E: TAKSTVEDTAK**

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

## VEDLEGG 4: TAKSTRETNINGSLINJER

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

## **1. INNLEDNING**

### **1.1 Grunnlag**

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

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

Den formelle delegasjon av takstmyndighet fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet ble foretatt med virkning fra 01.03.1991. Senere har nærmere presiseringer av delegasjonen fulgt i flere brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet. En fullstendig oversikt over brev vedrørende delegasjon av myndighet er vist i vedlegg nr. 1. *(I denne håndboken framgår denne oversikten i vedlegg 6)*

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

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

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

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

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

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

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

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

### **1.3 Bruk av takstretningslinjene**

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

Takstretningslinjene skal legges til grunn ved alle nye prosjekter.

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

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

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

Det vises for øvrig til Vegdirektoratets følgebrev til takstretningslinjene.

## **2. TAKST- OG RABATTSYSTEM FOR BOMPENGEPROSJEKTER**

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

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

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

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

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

### **2.1 Takstsystem**

Følgende takstgrupper skal benyttes for kjøretøyer:

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

Kjøretøy med tilhenger betaler kun bompengetakst etter trekkvognens tillatte totalvekt.

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

### **2.2 Rabattsystem**

Følgende rabattordninger for kjøretøyer skal benyttes:

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

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

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

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



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

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

Det er Vegdirektoratet som godkjenner beløpsgrenser mv.

Ovennevnte rabatter forutsetter forskuddsbetaling, som er hovedregelen for betaling.

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

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

Kfr. for øvrig kapittel 3 Om betaling i bompengeprosjekter.

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

Følgende grupper skal som hovedregel ikke betale bompenger:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

For kjøretøy kan følgende takstgrupper benyttes:

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

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

Følgende rabattgrupper kan benyttes:

40 turer - 40 prosent rabatt

40 turer - 50 % rabatt kun til rutegående kollektivtransport

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

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

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

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

Enkeltbilletter:

Voksne (fra og med fylte 16 år)

Barn (fra og med fylte 4 år til 16 år) - halv pris i forhold til voksen takst

Barn under 4 år er fritatt for betaling

Følgende passasjerrabatter kan innvilges:

Minimum 10 turer - 20 % rabatt

40 turer - 40 % rabatt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2.5 Om forhåndsinnkreving og ferjeinnkortingsprosjekter**

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

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

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

### 2.6.1 Fellesabonnement

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

Bompengeselskapet kan også gi næringslivs- og kollektivtransportsselskaper anledning til å knytte mer enn to kjøretøy til en rabattordning, så lenge rabattordningen baserer seg på betaling pr. passering, ved å etablere såkalte firmaabonnement. Kjøretøyene må tilhøre samme vektklasse. Betingelsen er også her at det etableres et kontrollsystem som sørger for at ordningen ikke misbrukes, men som samtidig ikke er i strid med Datatilsynets krav til ivaretagelse av personvern, osv.



### 2.6.2 Tidsdifferensierte takster

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

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

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

Ordningen skal godkjennes av Vegdirektoratet.

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

### 2.7.1 Passeringstak pr. måned

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

Ordningen skal godkjennes av Vegdirektoratet.

### 2.7.2 Passeringstak for en kortere tidsbegrenset periode

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

Ordningen skal godkjennes av Vegdirektoratet.

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

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

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

### **3.1 Kontant betaling**

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

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

Bompengeselskapet kan tillate betaling med utenlandsk valuta.

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

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



### 3.3 Klippekort/rabattkort

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

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

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

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

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

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

Verdikort vil bli innarbeidet i senere utgaver av takstretningslinjene.

### 3.5 Etterskuddsbetaling

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

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

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

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

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

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

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

## 4. NÆRMERE OM FRITAKSORDNINGER

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

- Syklende og gående
- Passasjerer i alle typer kjøretøy (Passasjerbetaling kan likevel være nødvendig i ferjeavløsningsprosjekter, jfr. delkapittel 2.4)
- Uniformerte utrykningskjøretøy, samt sivile utrykningskjøretøy i tjenesteoppdrag
- Kjøretøy i merket begravelsesfølge
- Elektriske biler med drivstoffkode 5 i vognkortet
- Kollektivtransportkjøretøy i rute (Dette kan likevel være aktuelt i ferjeavløsningsprosjekter, jfr. delkapittel 2.4)

- Kjøretøy som i forbindelse med arbeid på bomvegen må passere bomstasjonen. Slike fritak gjelder likevel ikke i bompengeringer
- Forflytningshemmede (Fritaket gjelder kun i bompengeringer)

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

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

#### 4.1 Utrykningskjøretøy

Fritaket gjelder alle uniformerte utrykningskjøretøy og sivile utrykningskjøretøy i tjeneste.

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

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

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

#### 4.2 Begravelsesfølge

Kjøretøy i begravelsesfølge skal være merket spesielt.

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

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

#### 4.3 Elektriske biler

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

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

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

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

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

#### 4.4 Kollektivtransport

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

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



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

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

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

#### **4.6 Forflytningshemmede**

(punktet er revidert i forbindelse med endringer av 17. november 1999 i forskrift om parkering for forflytningshemmede)

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

1. Kjøretøy der bilfører og/eller passasjer har parkeringstillatelse i henhold til forskrift om parkering for forflytningshemmede § 2 a) og b). Fritak gis bare når parkeringstillatelsen er utstedt med en varighet på minst 2 år.
2. Utenlandsk statsborger som er forflytningshemmet og som kan framlegge bevis merket med det internasjonale symbolet for forflytningshemmede og navnet til den berettigede eller kjennemerket på kjøretøyet.

Den fullstendige forskriftsteksten er gjengitt i vedlegg.

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

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

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

Kjøretøy uten slikt gratisabonnement må framvise parkeringsbeviset i manuelt betjent felt. Personen som kortet gjelder for må selv være tilstede i kjøretøyet for å kunne passere gratis. Kjøretøy med parkeringsbevis, men uten abonnementsordning, og som passerer i felt bare beregnet for abonnenter eller felt bare for betaling i automat, kan ilegges tilleggsavgift for unnlatt betaling av bomavgift.

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

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

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

#### 4.8 Depositum for lån av brikke

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

#### 4.9 Kontrollordninger

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

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

### 5. TILLEGGSavgIFTER

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

#### 5.1 Tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift

Hjemmelen for denne tilleggsavgiften er "Forskrift om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift", fastsatt av Samferdselsdepartementet 23. august 1988 med hjemmel i vegloven § 27, se vedlegg 2. (*I denne håndbok vedlegg 5*).

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

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

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

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

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

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

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

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



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

### 5.3 Tilleggsavgift ved angrende unnlatelse av bompengebetaling

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

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

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

### 5.4 Misbruk av autogiro/avtalegiro

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

### 5.5 Tilleggsavgift ved irregulær passering blant passasjerer

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

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

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

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

Det minste antall klipp som refunderes er 5 klipp.

For prosjekter som har periodeabonnement skal følgende innbytteordning praktiseres:

**Månedabonnement:** Ingen refusjon

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

**Årsabonnement:** Hovedregel ved opphør av avtalen før det er gått et halvt år: Årsabonnementsprisen refunderes med fratrukk av månedskortprisen for det antall måneder kortet har vært

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

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

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

Hovedregel ved takstendringer er at ubrukte og delvis brukte rabattkort kan benyttes i en måned etter datoen for gjennomføringen av takstendringen. Etter en måned kan rabattkort fortsatt innbyttes etter ovennevnte regler, innenfor en periode på ytterligere 5 måneder.

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

Tapte kort erstattes ikke.

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

### **7.1 Delegert myndighet**

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

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

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

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

Det er lagt opp til følgende saksgang for konsumprisjusteringer:

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

Bompengeselskapet søker vegkontoret om prisjustering. Søknad om prisjustering må være vegkontoret i hende 3 måneder før planlagt gjennomføring av endringen.

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

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

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

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

### 7.3 Takstfrysing

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

### 7.4 Andre takstendringer

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

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

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

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

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

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

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

Vegkontoret gjør en faglig vurdering av selskapets søknad på grunnlag av gjeldende forutsetninger for prosjektet og gjeldende takstretningslinjer. Vegkontoret sørger for lokalpolitisk behandling av forslag til nye takster/takst- og rabattsystem.

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

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



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

## **8. KLAGEBEHANDLING**

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

### **8.1 Klage på takstvedtak**

#### 8.1.1 Klage der vegkontoret har takstmyndighet

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

#### 8.1.2 Saker der Vegdirektoratet har takstmyndighet

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

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

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

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

## **VEDLEGG 5: LOVER OG FORSKRIFTER**

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

## Vegloven

Ajourført med endringer, senest ved lov 17.12.1993 nr. 129.

§ 9. Sentralstyremakt for riksvegar er departementet og eit vegdirektorat under leiing av ein vegdirektør. Kongen gir nærare føresegner om korleis Vegdirektoratet skal vere organisert, og kva styringsområder det skal ha, og gir instruks for vegdirektøren. Vegdirektoratet kan etter nærare føresegner fastsett av departementet delegere styremakt til fylkesting og fylkesutval, vegsjef og formannskap. Vegsjefen kan etter nærare føresegner gitt av Vegdirektoratet delegere til formannskap styremakt som han har etter denne lova når det gjeld riksvegar.

Vegstyremakt for fylkesvegar er fylkesutvalet. Fylkesutvalet kan delegere styremakt til vegsjef og formannskap. Vegsjefen kan etter nærare føresegner gitt av fylkesutvalet delegere til formannskap styremakt som han har etter denne lova når det gjeld fylkesvegar.

Fylkestinget kan fastsette at styremakt som i denne lova eller med heimel i lova er lagt til fylkestinget, skal ligge i fylkesutvalet. Fylkestinget kan og fastsette at styremakt som i denne lova eller med heimel i lova er lagt til fylkestinget eller til fylkesutvalet, heilt ut eller for ein del, skal ligge til ei nemnd, som blir oppnemnd av fylkestinget. Delegert styremakt etter § 9, første ledd, kan fylkesutvalet og nemnda delegere vidare etter nærare føresegner gitt av fylkesutvalet.

Vegstyremakt for kommunale vegar er formannskapet. Formannskapet kan delegere styremakt til særskilt utval eller til kommunal tenestemann. Dette gjeld og når styremakt er gitt til formannskapet med heimel i første og andre ledd.

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

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 bompengenne. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

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

§ 27A. Under spesielle geografiske høve og når dei lokale tilhøva elles ligg til rette for det, kan departementet med samtykke frå Stortinget fastsette at det skal krevjast inn finansieringstilskot på omsetting av drivstoff til motorvogn og fastsette storleiken på tilskotet. Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg.

Departementet gjev nærare føresegner om gjennomføringa av denne paragrafen.

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

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



23. aug. 1988 nr. 704

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

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 23. august 1988 med hjemmel i vegloven § 27, med endring av 11. juni 1997 nr. 597.

#### I

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

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

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

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

Innlevert klage utsetter ikke betalingsfristen etter § 2.

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

#### II

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

15 mars 1994 nr. 222

### Forskrift om parkering for forflytningshemmede

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 15. mars 1994 med hjemmel i lov av 18. juni 1965 nr 4 om vegtrafikk §§ 5 og 8. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 90 (Rådsrekommendasjon 98/376/EF): Endret 31. mai 1996 og 17. november 1999.

#### § 1. *Vilkår for parkering*

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

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

#### § 2. *Vilkår for parkeringstillatelse*

Bostedskommunen gir etter søknad parkeringstillatelse for forflytningshemmede til:

- fører av motorvogn som har særlig behov for parkeringslettelse i samband med bosted, arbeid og/eller annen ofte forekommende aktivitet fordi vedkommende ikke kan gå eller har store vansker med å bevege seg over noen lengde.
- passasjer som har særlig behov for parkeringslettelse i samband med bosted, arbeid og/eller annen ofte forekommende aktivitet fordi vedkommende ikke kan gå eller har store vansker med å bevege seg over noen lengde.
- (opphevet 1. januar 2000)
- (opphevet 1. januar 2000)

Søknader skal vedlegges legeattest.

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

### § 3. *Parkeringsbevis*

Bevis for parkeringstillatelse skal med følgende tilpasninger etter 1. januar 2000 tilfredstille kravene som er fastsatt i bilaget til Rådsrekommendasjon 98/376/EF:

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

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

Navn og bilde av den forflytningshemmede er plassert på bevisets bakside.

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

### § 4. *Utenlandske kjøretøy/kjøretøy i utlandet*

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

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

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

### § 5. *Tilbakekalling*

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

Den som har fått parkeringstillatelsen etter denne forskrift, har plikt til å underrette kommunen om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen. Vedtak om tilbake-

kalling kan påklages etter reglene om klage i § 2.

### § 6. *Overgangsbestemmelser*

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

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

### § 7. *Dispensasjoner fra parkeringsforbud*

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

### § 8. *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. mai 1994.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift av 21. oktober 1983 nr. 1581 om parkering for bevegelseshemmede.

**Forskrift om innkreving av bompenger i visse tilfeller - gjennomføring av Rådsdirektiv 93/89/EØF**

Fastsatt ved kgl. res. 24. november 1995 med hjemmel i vegloven av 21. juni 1962 nr. 23 § 62, jfr. § 27, jfr. Rdir. 93/89/EØF av 25. oktober 1993.

§ 1. Innkreving av bompenger skal skje etter vedtak med hjemmel i vegloven § 27. Forskriften her får anvendelse på innkreving av bompenger fra motorvogn og vogntog til bruk for godstransport på offentlig veg og med tillatt minstevekt på 12 tonn. Bompengenneinnkreving med hjemmel i vegloven § 27 kan også omfatte innkreving av bompenger fra andre motorvogner.

§ 2. En bompengordning skal forsåvidt kjøretøy som omfattes av forskriften her, jfr. § 1 annet punktum, ikke gjøre forskjell mellom

transportører pga nasjonalitet eller pga lastens opprinnelse eller bestemmelsessted.

§ 3. En bompengordning skal være slik innrettet at flyten i trafikken forstyrres minst mulig.

§ 4. Bompenger forsåvidt gjelder kjøretøy som omfattes av forskriften her, jfr. § 1 annet punktum, kan innkreves for bruk av riksveger samt for bruer, tunneler og fjelloverganger.

§ 5. Bompengesatsene skal knyttes til kostnadene ved det aktuelle infrastruktur-anlegget.

§ 6. Denne forskrift trer i kraft straks.



## VEDLEGG 6: KILDER

### LOVER OG DIREKTIVER:

- (1-1) Vegloven, lov av 21 juni 1963 nr 23 med endringer, senest ved lov av 17.12.1993 nr 129
- (1-2) Vegtrafikkloven, lov av 18 juni 1965 nr. 4 med endringer, senest ved lov av 23.06.1995 nr 40
- (1-3) Lov om friluftslivet, lov av 28. juni 1957 nr. 16 med senere endringer.
- (1-4) Lov om aksjeselskaper, lov av 4. juni 1976 nr. 59 med senere endringer.
- (1-5) Skadeerstatningsloven, lov av 13. Juni 1969 nr. 26 med senere endringer.
- (1-6) Lov om regnskapsplikt m.v., lov av 13. juni 1977 nr. 35 med senere endringer.
- (1-7) Forvaltningsloven, lov av 10. februar 1967 med senere endringer.
- (1-8) Samferdselslovens, lov av 4. juni 1976 nr. 63 med senere endringer.
- (1-9) Kommuneloven, lov av 25. september 1992 med senere endringer.
- (1-10) Rådsdirektiv 93/89/EØF, 29. oktober 1993
- (1-11) Plan- og bygningsloven, lov av 14. juni 1985 nr. 77 med senere endringer
- (1-12) Lov om offentlige anskaffelser m.v., lov av 27. november 1992 nr. 116

### FORSKRIFTER:

- (2-1) Forskrift om betaling av tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bomavgift (23. August 1988 nr. 704)
- (2-2) Forskrift om parkering for forflytningshemmede (15. Mars 1994 nr. 222)
- (2-3) Forskrift om innkreving av bompenger i visse tilfeller – gjennomføring av Rådsdirektiv 93/89/EØF (24. November 1995 nr. 893 )
- (2-4) Regelverk for Statens anskaffelsesvirksomhet (REFSA)

### STORTINGSdokumenter:

- (3-1) St. meld. nr. 32 (1988-89) Norsk Veg- og vegtrafikkplan 1990-93, side 94-99
- (3-2) St. prp. nr. 1 (1989-90) Samferdselsdepartementet, Statsbudsjett 1990
- (3-3) St. meld. nr. 46 (1990-91) Om endrede rammebetingelser for bompengeprosjekter
- (3-4) St. prp. nr. 63 (1991-92) (bl.a betinget refusjon)
- (3-5) Innst. S. nr. 16 (1991-92) Innstilling fra Samferdselskomiteén om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter.
- (3-6) St. prp. nr. 1 (1992-93) Samferdselsdepartementet, Statsbudsjett 1993
- (3-7) St. meld. nr. 34 (1992-93) Om Norsk Veg- og vegtrafikkplan 1994-97
- (3-9) St. prp. nr. 1 (1993-94) Samferdselsdepartementet, Statsbudsjett 1994
- (3-10) St. prp. nr. 17 (1993-94) Om endra løyvingvedtak m.v. for 1993 for Administrasjon, Sivil luftfart, Vegformål, Transportsubsidiar og kollektivtrafikktiltak, Jernbaneformål og Post, side 3 og 4: "Revisjon av standardavtale med bompengeselskapa" og vedlegg (revidert standardavtale)

- (3-11) St. prp. nr. 1 (1994-95) Samferdselsdepartementet, side 82-83: "Honnørrabattordning i ferjeavløsningsprosjekter" og "Bompengeselskapenes mulighet for salg av spesialist kompetanse"
- (3-12) Innst. S. nr. 74 (1996-97) Innstilling fra Samferdselskomiteén om forslag fra stortingsrepresentant Lars Sponheim om regelendringer som gjør det mulig for lokale styremakter å fritta elektriske biler for bompengavgift (Dokument nr. 8:107 (1995-96)).
- (3-13) St. meld. nr. 46 (1999-2000) "Nasjonal Transportplan 2002-2011"

#### BREV FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET TIL VEGDIREKTORATET:

##### Takster:

- (4-1) 30.04.90 Delegering av takstmyndighet og myndighet til å inngå avtaler med bompengeselskap.
- (4-2) 05.02.91 Delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprosjekter fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.
- (4-3) 04.02.92 Delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprosjekter fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.
- (4-4) 21.04.92 Takstretningslinjer for bompengeprosjekter
- (4-5) 18.01.95 Delegering av myndighet til å godkjenne passeringstak og etterskuddsinnkreving
- (4-5) 03.10.95 Nye takstretningslinjer for bompengeselskaper
- (4-6) 06.11.95 Nye takstretningslinjer for bompengeselskaper
- (4-7) 05.12.96 Klager på bompengetakster - delegering av myndighet

##### Fritak:

- (5-1) 15.03.90 Fritak for utrykningskjøretøy ved bompengeanlegg
- (5-2) 07.06.90 Bompengeringen o Oslo - fritak for mopeder og motorsyler
- (5-3) 28.08.92 Fritak for funksjonshemmede for betaling av bompenger
- (5-5) 30.07.93 (til Justisdepartementet:) Fritak for utrykningskjøretøy ved bompengeanlegg.
- (5-6) 17.11.94 Fritak for forflytningshemmede for betaling av bompenger
- (5-7) 23.12.96 Fritak av bompenger for elektriske biler

##### Myndighet:

- (5-8) 29.12.1993 Delegering av myndighet til Vegdirektoratet til å inngå avtale med bompengeselskapene

#### BREV FRA VEGDIREKTORATET TIL VEGKONTORENE:

##### Takster:

- (6-1) 1991-03-01 Myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprojekt
- (6-2) 1991-12-19 Takstretningslinjer - noen presiseringer

- (6-3) 1992-06-23 Nye takstretningslinjer for bompengeprosjekter. Delegering av takstmyndighet. Valg av innkrevningssystem.
- (6-4) 1992-09-29 Fritaksordninger for funksjonshemmede i bompengeprosjekter. Endringer og presiseringer i av takstretningslinjene datert 23. juni 1992.
- (6-5) 1993-12-16 Inndeling i takstgrupper i takstretningslinjer for bompengeprosjekter
- (6-6) 1994-06-30 Informasjon om nye takstretningslinjer for bompengeprosjekter - inndeling i takstgrupper

#### **Fritak:**

- (7-1) 1990-03-26 Fritak for utrykningskjøretøy for bompenger
- (7-2) 1992-05-05 Betalingsordninger for forsvaret
- (7-3) 1992-09-29 Fritaksordninger for funksjonshemmede i bompengeprosjekter. Endringer og presiseringer i av takstretningslinjene datert 23. juni 1992.
- (7-4) 1994-03-21 Fritak for betaling av bompenger
- (7-5) 1997-01-07 Fritak av bompenger for elektriske biler

#### **Tilleggsavgifter:**

- (8-1) 1988-06-28 Om endring av takster og adgangen til å kunne kreve tilleggsavgift ved passering av bomstasjon uten å betale bomavgift
- (8-2) 1994-06-22 Rett til belastning ved bruk av bompengeanlegg

#### **Annet:**

- (8-3) 1989-06-02 Oppfølging av bompengeprosjekter
- (8-4) 1994-04-29 Delegering av myndighet til Vegdirektoratet til å inngå avtale med bompengeselskapene

#### **RETNINGSLINJER, VEGDIREKTORATETS HÅNDBØKER M.V.**

- (9-1) Takstretningslinjer (Vegdirektoratets håndbok 199)
- (9-2) Konsckvensanalyser (Vegdirektoratets håndbok 140)
- (9-3) Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger (Rundskriv T-1047 Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet)
- (9-4) Anslagmetoden, Vegdirektoratet
- (9-5) Trafikkberegninger (Vegdirektoratets håndbok 146)
- (9-6) Bomstasjonshåndboka, foreløpig utgave av 18 mars 1993 (Vegdirektoratet)



## Stikkordregister

	Håndbokkapittel	Bompeng-avtalen pkt	Driftsavtalen pkt	Takstret-ningslinjene pkt
<b>A</b>				
abonnementsavtale	5.6 8.4			
abonnementsordning, -system	1.2 5.1 5.7 9.1.1		4.1	2.2 2.6.1 2.6.2 2.7.2
abonnementsregister	6.3			
aksjekapital	3.2 3.5 8.2	1.2 6.5		
aksjeselskap	3.2 8.2 8.4			
aksjeloven	3.2 3.5 5.6 8.4			
andel (bompengandel)	2.3.2 2.3.5 9.1.4	2.1 2.4 2.5 2.6		
andelslag	3.2			
anleggsfasen	6.2			
anleggskostnad	4.1.1 6.2.4	2.2 2.4 2.5 2.7		
annen virksomhet	3.5.3 7.4	5.3		
ansvar, selskapet	3.5.1 6.2.1 6.3.1 7.1 7.3	1.3 2.3 2.5 5	1.2 2.1 3.1 4	
ansvar, vegvesenet	2 6.1 6.2 6.3 7.3.2	4	1.2 2.1 3.2 4	
AutoPass	5.3.2 5.7 6.3.2			
avbrudd (i innkrevingen)	7.1.1 7.1.2			
avgiftstyper	1.1			
avtaleverk	3.4			
avvikling	3.5.1 5.6 8.1 8.4	1.3		
avvisning	4.1.3 5.1 9.1.3	7.4		
<b>B</b>				
bankgaranti	4.4.1	6.2		
beregningsmodell	2.3.4 2.3.5 4.2.2			
bevilgninger, offentlige	2.3.5 4.2.1			
betalingsmåter, -middel	5.3			3
betinget refusjon	4.1.1 4.4.4 6.1.1	2.1		
blandet finansiering	9.3			
BOM2000	2.3.5 4.2.2			
bompengandel	2.3.2 2.3.5 4.1.2 4.2.1 9.1.4	2.1		
bompengavtale	3.4.1			
bompengeberegning	2.3 2.5.1 4.1.4 4.2.2 4.2.3			

	Håndbokkapittel	Bompenge- avtalen pkt	Driftsavtalen pkt	Takstret- ningslinjene pkt
bompengefinansiering	1.1.2 2.3.5 2.4.1 2.4.2 4.2 4.3 7.3.2	1.1 1.3 2.1		
bompenge lån	4.3			
bompengepakke	2.2 2.3.1 3.4.1 6.1.2 9.1			
bompengeperiode	1.3 3.5.2 4.1.2 4.2.1 4.2.3	3.2 4.2 9		
bompenger	1.1.2			
bompengeproposisjon	2.5			
bompengering	9.1			2.3 2.7 4.6 4.7
bompen geselskap	3 8.4	1.3 2.3 3.1	1.2 1.4 3.1	
bomstasjons plassering	1.2 2.2 2.3.1			
bomvegsystem, åpent/lukket	1.2			
budsjettproposisjon	2.1 2.5.2 2.6 4.4.4 6.1.5 9.1.4			
bompengeutredning	2.3.1			
byggelån	4.3			
byggeperiode	4.2.1 6.2.1			
byggherre	6.2	1.2		
<b>D</b>				
dagmulkt	6.2.3	4.1		
Datatilsynet	6.3.2		2.1	
delfinansiering	2.3.5 4.2.3	2.1 3.1		
driftsavbrudd	7.1	4.4 4.5	3.5	
driftsavtale	3.4.2 7	4.2 5.2		
driftsfase	7			
driftskostnad	2.3.2 4.1.4			
driftsselskap	7.1.1			
drivstoffavgift	1.1.3			
<b>E</b>				
elektronisk innkreving	5.7 6.3.2			3.6
etterskuddsbetaling	5.3.4			3.5
etterskuddsinnkreving	1.3.1	3.1		
<b>F</b>				
fellesabonnement	5.2.4			2.6.1
ferjeavløsningsprosjekt	5.2.3 9.6			2.4
finansieringsopplegg	2.3.5 4.2.1			
finansieringskilder	4.3.1			
forhåndsinnkreving	1.3.3 9.5	3.1		2.5

	Håndbokkapittel	Bompenge-avtalen pkt	Driftsavtalen pkt	Takstretninglinjene pkt
forhåndsvurdering	2.3.2			
formål	3.2			
forsering				
forsikring	3.5.6	6.6	5	
forsinkelse	6.2.3	4.1	2.2	
forskudd	2.4.2 9.3	2,1		
forskuddsbetaling	5.2.2			2.2
forvaltningsloven	3.5.9 5.8 5.9			7 8
fritak	5.4			4
fullfinansiering	2.3.5 4.2.3	2.1 3.1		
fylkesplan	2.2 2.4.1			
fylkeskommunen	2.4.2 2.5.2 3.2 4.4.2 4.4.4 6.2.2 9.2.1 9.3	2.1 6.1		
fylkesveg	9.2			
følsomhet	2.3.6 2.5.1 4.2.3			
<b>G</b>				
garanti, offentlig	2.3 2.4.2 4.3 4.4 9.2.1	6.1		
generalforsamling	3.5.4			
gjeldsbrevlån	4.3.2			
gjennomsnittstakst	2.3.2			
<b>H</b>				
<b>I</b>				
igangsetting	6.2.3 6.3.3	4.1	2.2	
informasjon	3.5.3 3.5.9 7.4.1	5.3 7		
initiativ	2.3.2			
innkrevingsrett	3.5.1	1.3		
innkrevingsystem	6.3	4.2	1.3 2.1	
innsynsrett	3.5.4 3.5.7 3.5.8 3.5.9	6.1 6.7 6.8		
inntektsbortfall	7.1	4.4 4.5		
<b>J</b>				
<b>K</b>				
kassekreditt	4.3.2			
klagebehandling	5.8 5.9			8
klippekort	5.3.2 5.7			3.3
kommunal veg	9.2			
kommuneplan	2.2 2.4.1 2.5.2 4.1.1			
kommunelov	4.4.2			



	Håndbøkkapittel	Bompeng-avtalen pkt	Driftsavtalen pkt	Takstretninglinjene pkt
konsesjon	6.3.2			
kontaktgruppe	6.2.1	7		
kontant betaling	5.3.1			3.1
kostnad (utbyggings-)	4.1.1 6.1	2.1 2.2 2.5		
kostnadsbesparelse	6.2.4	2.6		
kostnadsoversikt	6.2.4	2.7		
kostnadsøkning	6.2.4	2.5		
krav til selskapet	3.5.4	6.1		
<b>L</b>				
lokal behandling	2.4			
lån	4.3			
<b>M</b>				
markedsføring	3.5.3 7.4.1	5.3		
mislighold	3.4.1	9		
<b>N</b>				
nedbetalingstid	2.3.5 4.1.2 4.2.3	3.2		
Norvegfinans	3.5.7			
nyskapt trafikk	2.3.4 4.1.3			
<b>O</b>				
oblat	1.1.5			
obligasjonslån	4.3			
offentlige kjøp	6.3.2		4.2	
offentlig veg	1.1.2 9.7			
offentlighetsloven	3.5.9			
oppgaver (selskapets)	3.1	1.3		
opphør	8	1.3 2.8 4.2 6.5		
opprettelse av selskap	3.3			
oppsigelse av avtale	3.4.1	9		
OPS	1.1.7			
overføring av midler	6.2.2 7.2.2	4.7 5.1		
overskytende midler	8.3	2.8		
overtagelse	6.3.4		2.3 2.4	
<b>P</b>				
pantsetting	4.4.3			
parallellinnkrevning	1.3.2 9.4	3.1		
passeringstak	5.2.4			2.7
periodekort	5.2.4			2.2
personopplysningsloven	6.3.2			
plan- og bygningsloven	2.2			

	Håndbokkapittel	Bompeng-avtalen pkt	Driftsavtalen pkt	Takstret-ningslinjene pkt
plan grunnlag	2 4.1.1			
planlegging	2.2 2.3.3 4.1.1			
planleggingskostnad	2.2.3	6.4		
prinsippvedtak	2.4.1			
prisstigning	4.1.5 6.2.4	2.4		
privat veg	9.7			
prognose	4.1.3 4.2.3 4.4.4			
prosjektbeskrivelse	6.1.2			
prosjektliste	9.1			
<b>R</b>				
rabattkort	5.3.2			3.3
rabattsystem	5.2.2 5.2.3			2.2 2.4
REFSA	6.3.2		4.2	
refusjon av tilskudd	6.1.1 9.3	2.1		
refusjon av klippekort	5.6			6
refusjon, betinget	4.4.4	2.1		
regnskap	3.5.7	6.7		
reguleringsplan	2.2 4.1.1 6.1.4 6.2.4 6.3.2			
reisemønster	2.3.4 4.1.3			
rekvisisjonsplan	6.2.2 7.2.2	4.7 5.1		
rente	4.1.5 4.3.5			
rettigheter	3.5.1	1.3		
riksvegbudsjett	2.3.2 2.5.2 6.2.2	4.7		
<b>S</b>				
Samferdselsdepartementet				
selskapsform	3.2			
sentralsystem	6.3.2			
standard bompengavtale	3.4.1			
statsbudsjett	4.1.2 6.2.2			
stenging av veg	7.1.1	4.4 4.5		
stiftelsesdokument	3.2			
stortingsbehandling	2.5			
stortingsmelding	2.1 2.5.1			
stortingsproposisjon	2.1 2.5.2			
<b>T</b>				
takstendring	5.8 7.3.2			7
takstgodkjenning	5.8.3			
takstgruppe	5.2.1 5.2.3			2.1
takstmyndighet	5.1			1.1
takstnivå	2.3.2 4.1.2			





## Statens vegvesen

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

---

Håndbøkene kan bestilles fra:

Statens vegvesen

Vegdirektoratet

Håndbokeekspedisjonen

Postboks 8142 Dep

0033 Oslo

Tlf.: 22 07 35 00

Faks: 22 07 37 68

E-post: [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

ISBN 82-7207-509-1