

Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde.

En sammenstilling av rammevilkår og praksis ved utredning og drift av et bompengeprojekt

Forord

Vegdirektoratet er, etter delegasjon fra Samferdselsdepartementet, ansvarlig for å sikre at alle aktører innen sektoren kontinuerlig holdes oppdatert om endringer i sektorens regulering. Dette omfatter regelverk, retningslinjer og praksis. Eventuelle endringer i reguleringen vil fortløpende bli innarbeidet i dette dokumentet.

Veilederens målgruppe er saksbehandlere og saksansvarlige i Statens vegvesen, Nye Veier AS, fylkeskommuner og kommuner, bompengeselskapene, utstedere, samt andre aktører som er involvert i utredning, etablering eller oppfølging av bompengeprosjekter.

Veilederen skal fungere som et praktisk hjelpemiddel gjennom hele utrednings- og beslutningsprosessen. Fra de første vurderingene av mulighetene for å finansiere tiltak med bompenger til Stortingets endelige behandling. Den skal også være til støtte ved etablering av bomstasjoner, den daglige driften av bompengeselskapene, og ved avvikling av bompengeordninger.

Denne veilederen er en revidert utgave av den tidligere «Veileder bompengeprosjekter», og erstatter tidligere versjoner. Den publiseres kun elektronisk på autopass.no.

Vi setter pris på tilbakemeldinger om innholdet, og oppfordrer brukere av veilederen til å komme med innspill til forbedringer.

Dato 2.6.2025

Signatur

Åge K. Jensen

Veilederen er sist oppdatert 2.6.2025

1	Innledning.....	6
1.1	Begrepsbruk	6
2	Regulering av sektoren	8
2.1	Lover	8
2.2	Forskrifter	8
2.3	Oversikt over gjeldende rett	8
2.3.1	En nærmere redegjørelse for forståelsen av bestemmelsen i veglova § 27	10
2.4	Forskrifter til vegloven om bompenger.....	11
2.4.1	Forskrift om betaling av bompenger på offentlig veg (betalingsforskriften)	11
2.4.2	Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (Utstederforskriften)	11
2.4.3	Forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg	12
2.4.4	Forskrift om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogner over 3 500 kg	12
2.5	Prinsippene for bompengefinansiering	12
2.5.1	Nytteprinsippet	12
2.5.2	Tidspunkt for innkreving av bompenger	13
2.5.3	Bruk av bompenger	14
2.5.4	Krav til finansierungsgrad over offentlige budsjetter (Bompengandel)	15
2.5.5	Forskuttering	15
2.5.6	Innkrevingsperiode og økning av gjennomsnittstakst.....	16
2.6	Føringer gitt av stortinget og departementet	16
2.6.1	Lokalpolitisk tilslutning	16
2.6.2	Utredningsansvar	16
2.6.3	Oppdragsgivers informasjonsplikt om bruk av bompenger	16
2.6.4	Beregningsteknisk rente og prisstigningsfaktor	17
2.7	Avtaler	17
2.7.1	Bompengeavtale.....	17
2.7.2	Prosjektavtale	19
2.7.3	Finansieringsavtale	19
2.8	Garantier overfor bompengeselskapene	20
2.8.1	Statlig delgaranti.....	21
2.9	Aktørene og ansvarsfordeling innen bompengesektoren.....	21
3	Krav fastsatt av Vegdirektoratet	22
3.1	Takstretningslinjene	22
3.1.1	Takstgrupper	23

3.1.2	Takstklasser	23
3.1.3	Reduserte takster	24
3.1.4	Nærmere om passeringstak	24
3.1.5	Fritaksordninger	25
3.1.6	Særsilt om traktorer	25
3.1.7	Tidsdifferensiering.....	25
3.1.8	Tiltak for korrigering av nytteprinsippet: Timesregel.....	25
3.1.9	Innkrevning på ferje.....	26
3.2	Krav til teknisk utstyr	26
3.2.1	Systembeskrivelse	26
3.2.2	Delsystemer og arkitektur	26
4	Utredning av et bompengeprojekt	28
4.1	Vurdering av bompenger som finansieringskilde.....	28
4.1.1	Mulighetsstudie.....	28
4.1.2	Prinsippvedtak.....	28
4.1.3	Planlegging av utbyggingen - kostnadsanslag	29
4.2	Faglig grunnlag	29
4.2.1	Plassering av innkrevingspunkter.....	30
4.2.2	Former for bompengennekting	31
4.2.3	Bomstasjon på sideveg.....	33
4.2.4	Trafikkanalyse.....	33
4.2.5	Gjennomsnittstakst og takstopplegg.....	34
4.2.6	Andre forhold av betydning for utredningen	35
4.3	Følsomhetsanalyse	35
4.4	Endelig lokalpolitiske vedtak, herunder eventuelle garantivedtak.....	36
4.5	Ferjeavløsningsprosjekter	37
4.6	Innsparer ferjetilskudd	37
4.7	OPS-prosjekter.....	37
4.8	Ved forslag til endringer i eksisterende innkrevning.....	38
5	Kvalitetssikring og forberedelse ved framlegg for departement	39
5.1	Kvalitetssikring i Vegdirektoratet	39
5.1.1	Fylkesveg	39
5.1.2	Riksveg.....	39
5.2	Ekstern kvalitetssikring av finansieringsgrunnlag og underliggende forutsetninger	39
5.3	Forberedelse før stortingsbehandling.....	40

6	Oppstart, drift og avvikling.....	41
6.1	Oppstart av et bompengeprojekt	41
6.2	Nærmere om ansvarsfordeling ved innkreving av bompenger	41
6.3	Nærmere om bompengeselskapets risikohåndtering.....	42
6.3.1	Takstvedtak ved oppstart av innkrevingen og ved endring av takstopplegg	42
6.3.2	Evaluerings av takstvedtak.....	42
6.3.3	Takstjustering i henhold til prisstigning.....	43
6.3.4	Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst.....	43
6.3.5	Endring av gjennomsnittstakst	43
6.4	Avvikling av en bompenginnkreving.....	43
6.5	Disponering av eventuelle gjenværende midler	44
7	Godkjenning og oppfølging av aktører	45
7.1	Godkjenning i AutoPASS Samvirke	45
7.2	Oppfølging	45
8	Kilder og dokumenter.....	46
8.1.1	Dokumenter (proposisjoner, stortingsmeldinger og innstillinger)	46
8.1.2	Brev fra/til Samferdselsdepartementet	49
8.1.3	Andre dokumenter.....	52
8.1.4	EU-direktiv	52

1 Innledning

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

Formålet med dette dokumentet er å gi en helhetlig oversikt over rammevilkårene for bompengeinnkreving som finansieringskilde for offentlige veger i Norge, i henhold til veglova § 27.

Veilederen har som mål å strukturere og tydeliggjøre innholdet fra tidligere støttedokumenter for aktører i bompengesektoren. Veilederen er utformet for å gi en tydelig og oversiktlig fremstilling av sektorens regulering. I tillegg gis det en gjennomgang av regelverkets anvendelse, basert på politiske føringer og praksis, for å sikre at aktørene har en klar forståelse av gjeldende rammebetingelser.

Veilederen er strukturert slik at reguleringen av sektoren behandles i kapittel 2. I kapittel 3 oppsummeres kravene som stilles ved planlegging av et nytt bompengeprojekt. Kapittel 4 omtaler prosessen rundt utredning av et bompengeprojekt. Kapittel 5 omhandler myndighetenes krav til kvalitetssikring og nødvendige forberedelser før et forslag om bompengefinansiering kan legges fram for Stortinget. Kapittel 6 tar for seg oppstart, drift og avvikling av et bompengeinnkreivingsprosjekt. I kapittel 7 gjennomgås godkjenning og oppfølging av aktører.

Fastsatte takstretninglinjer og krav til teknisk utstyr er tilgjengelig på autopass.no. En oversikt over brev med delegasjon av myndighet er gitt i Kilder og dokumenter.

1.1 Begrepsbruk

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

Bomsnitt	Flere bomstasjoner som fanger opp trafikkstrømmene i innkrevpunktet som dekker samme nytte for bilistene.
Bruker	Fysisk eller juridisk person som har en brukeravtale med en AutoPASS-utsteder.
Brukeravtale	En avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder betaling i AutoPASS Samvirke.
Bypakke	Bompengepakke med parallellinnkreving i by.
Byvekstavtale	Et forpliktende samarbeid mellom stat, fylkeskommuner og kommuner for å oppnå overordnede mål, blant annet for nullvekst og miljø, i et byområde.
EETS	Det europeiske elektroniske rammeverket for samvirke mellom europeiske utstedertjenester, jf. kommisjonsvedtak 2009/750/EF av 6. oktober 2009 om utformingen av den europeiske trafikantbetalingsstjenesten.
Gjennomsnittstakst	Inntekt per passering når det tas hensyn til effekten av reduserte takster, fritak og sammensetningen av kjøretøy.
Grunntakst	Den takst som gjelder per takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle reduksjoner og fritak.
Lokalpolitisk myndighet	Fylkeskommuner og kommuner.
Områdeerklæring	En sammenstilling av kravene som gjelder for aktørene i AutoPASS Samvirke, jf. utstederforskriftens § 30.
Oppdragsgiver	Aktør som har rett til rekvirering av bompenger fra et bompengeselskap for gjennomføring av en utbygging. Dette kan være en fylkeskommune, Nye Veier AS eller Statens vegvesen.
Operatør	Fellesbetegnelse for bompengeselskaper og ferjeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke.
Porteføljestyling	Prioritere innenfor tiltakene Stortinget har gitt sin tilslutning til.
Strekningsvise prosjekter	Utbygging av lengre sammenhengende vegstrekninger eller en vegstrekning som blir utbygd etappevis/parsellvis.
TEN-T	Transeuropeisk transportnett.
Trafikant	Den som ferdes på det offentlige vegnettet i et kjøretøy.
Utredningsansvarlig/utreder	Ansvarlig for utredning av nye bompengeprojekter.
Utstederavtale	Avtale mellom operatøren og AutoPASS-utstederen, jf. § 5 i utstederforskriften.
Utstedervirksomhet	Tjenester for betaling av bompasseringer og ferjetransport som drives av AutoPASS-utsteder gjennom AutoPASS Samvirke, inkludert inngåelse og administrasjon av brukeravtaler, utstedelse av elektroniske brikker og annen service overfor brukerne og operatører i denne sammenheng.
Vegeier	Den aktør som er eier av veginfrastrukturen. Dette er staten for riksveger, fylkeskommunen for fylkeskommunale veger, og kommunen for kommunale veger.
Vegkantutstyr	Utstyr langs veg eller på ferje/ved ferjekai som registrerer passerende bil enten ved lesning av brikke og/eller foto av bilskilt.
Vegpakke	En bompengepakke begrenset til utbyggingsprosjekter og tiltak i veginfrastruktur.
Vertskommune	En kommune der det er planlagt eller foregår bompenginnkreving.

2 Regulering av sektoren

2.1 Lover

Lov	Merknad
Lov om vegar (veglova) Lov av 21.06 1963 nr. 23	Hjemmel til bompengefinansiering jf. § 27
Lov om vegtrafikk (vegtrafikklova)	Obligatorisk brikke for kjøretøy over 3500 kg, § 13
Lov om kommuner og fylkeskommuner av (kommuneloven)	Garantistillelse
Lov om bokføring (bokføringsloven)	§ 13 om oppbevaring
Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)	Saksbehandlingsregler ved behandling av klagesaker.
Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven)	Behandling av personopplysninger (Personvernforordning).

2.2 Forskrifter

Forskrift	Merknad
Forskrift om betaling av bompenger på offentlig veg	Om plikten til betaling av bompenger
Forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg	Bestemmelser ved innkreving av bompenger på TEN-T-nettet og motorveger
Forskrift om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogner over 3 500 kg	Obligatorisk brikke for kjøretøy over 3500 kg
Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften).	Regulering av AutoPASS Samvirke
Forskrift om pengepolitikken	Angir hvilken prisstigning som skal ligge til grunn for beregning av fremtidige bompengeinntekter og innkreivingskostnader
Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)	Om løyve

2.3 Oversikt over gjeldende rett

Det rettslige grunnlaget for innkreving av bompenger finner vi i lov av 21. juni 1963 nr. 23 om veger (vegloven) § 27. Bestemmelsen gjelder innkreving av bompenger på offentlige veger. I henhold til bestemmelsen finnes det prosessuelle krav for gjennomføringen av bompengeordninger. Det er krav om at forslag om bompenger på offentlig veg, både på riksveg, fylkesveg og kommunal veg, skal forelegges Stortinget.

I henhold til vegloven § 1 første ledd er offentlig veg definert som veg eller gate som er åpen for allmenn ferdsel og som blir vedlikeholdt av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i kapittel IV. Alle andre veger eller gater regnes i denne loven som private.

I henhold til veglova § 9 er Statens vegvesen, med et Vegdirektorat, vegstyremakt for riksveger, under ledelse av en vegdirektør. Departementet gir nærmere bestemmelser om hvordan Statens vegvesen skal være organisert, og hvilke styringsområder det skal ha. Bestemmelsen beskriver ansvarsfordelingen for vegstyremakt mellom Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner, samt muligheten for å delegere oppgaver og ansvar gjennom forskrifter.

De offentlige vegene i Norge er delt inn i riksveger, fylkeskommunale veger og kommunale veger. Ansvar for de offentlige vegene er regulert i veglova. I henhold til veglova § 9 er Vegdirektoratet «sentralstyremakt» for riksvegene, fylkeskommunene er «vegstyremakt» (vegmyndighet) for fylkesvegene og kommunene er vegstyremakt for de kommunale vegene. Rollen som «sentralstyremakt» og «vegstyremakt» innebærer at de respektive offentlige myndighetene har ansvaret for blant annet å planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde de offentlige vegene iht. bestemmelsene i veglova og forskrifter til veglova.

Ordlyd bestemmelsen i Veglova § 27:

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

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

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

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

Selskap eller andre juridiske personar som er gitt fullmakt frå departementet til å krevje inn bompengar, kan handsame personopplysningar når det er naudsynt for å utføre denne oppgåva. Det

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

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

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

2.3.1 En nærmere redegjørelse for forståelsen av bestemmelsen i veglova § 27

Veglovens § 27 fastsetter først og fremst generelle bestemmelser om innføring og bruk av bompenger. Hovedformålet med bompengeinnkreving er finansiering. Bompengeselskapenes driftskostnader er herunder drift, vedlikehold og investeringer i nødvendige systemer for gjennomføring av bompengeinnkreving.

Bestemmelsen i § 27 første ledd angir prosessuelle vilkår for å innføre bompenger på det offentlige vegnettet, og gir departementet, med Stortingets samtykke, hjemmel til å fastsette størrelsen på bompengene og stille vilkår for bruken av midlene. Etter gjeldende praksis blir de nærmere vilkårene for bompengeinnkreving og størrelsen på bompengene behandlet i den enkelte proposisjonen om bompengeprosjektet til Stortinget.

I § 27 andre ledd kreves det samtykke fra Stortinget for at departementet skal kunne fastsette særskilte ordninger i byområdene. Slike samtykker kan gis gjennom en proposisjon fra regjeringen som Stortinget behandler og vedtar. Det kan for eksempel innføres tidsdifferensierte bompengesatser i byområder, med høyere satser i perioder med mye trafikk. I praksis gjelder dette for innkrevingen i en bypakke.

I § 27 tredje ledd er det gitt en unntaksbestemmelse som gir byområder med eksisterende bompengeinnkreving mulighet til å innføre midlertidige tidsdifferensierte satser når det er fare for, eller ved overskridelse av, grenseverdiene etter forskrift gitt med hjemmel i forurensningsloven. Formålet med bestemmelsen er at bompengesystemet skal kunne fungere som et virkemiddel for å redusere forurensningen fra biltrafikken på dager med høy luftforurensning. Det er en forutsetning at slike ordninger har lokalpolitisk tilslutning.

I § 27 fjerde ledd kreves det samtykke fra departementet for pantsettelse av retten til å kreve inn bompenger. Pantsetting kan benyttes som sikkerhet for långiver, eller dersom garanti er stilt, for sikring av garantistens regresskrav etter utløst garantiansvar.

I § 27 femte ledd gis selskaper og juridiske personer med fullmakt fra departementet, lov til å behandle personopplysninger for bompengeneinnkreving, men kun når det er nødvendig for oppgaven. Videre spesifiseres det at personopplysninger som omfattes av personvernforordningens artikkel 9 nr. 1, bare kan behandles dersom det er strengt nødvendig for formålet. Opplysninger kan også utleveres til tredjepart dersom internasjonale avtaler som Norge er bundet av tillater det.

I § 27 sjette ledd er departementet gitt myndighet til å gi forskrift om behandling av personopplysninger, slik som bestemmelser om formålet med behandlingen, hvilke opplysninger som kan behandles, hvordan opplysningene skal behandles, og vilkår for eventuell utlevering. Vilkår for eventuell utlevering, bruk av databehandlere, vilkår for behandling av sensitive personopplysninger, krav til sletting og krav til eventuelle sammenstillinger av personopplysninger til bruk for forskning og statistiske formål.

I § 27 sjuende ledd er departementet gitt myndighet til å gi forskrift og kan fastsette generelle bestemmelser om satser etter første og andre ledd, samt bestemmelser om plikten til å betale bompenger.

2.4 Forskrifter til vegloven om bompenger

Med hjemmel i vegloven §§ 27 og 62 er det gitt forskrifter om bompenger som gjelder betaling av bomavgift og tilleggsavgift, innkreving av bompenger fra tunge godkjøretøy.

2.4.1 [Forskrift om betaling av bompenger på offentlig veg \(betalingsforskriften\)](#)

I henhold til § 1 er forskriftens formål å regulere hvem som har ansvaret for å betale bompenger og når betalingsansvar oppstår. Forskriftens § 6 «søknad om fritak fra å betale bompenger behandles av bompengeselskapene» anses som enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Avslag kan påklages til bompengeselskapet senest innen tre uker. Dersom vedtaket opprettholdes, oversender bompengeselskapet klagen til Vegdirektoratet.

2.4.2 [Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter \(Utstederforskriften\)](#)

Formålet med denne forskriften er:

- Regulering av utstedervirksomhet for bompenger på det offentlige vegnettet i Norge.
- Regulering av elektronisk billettering gjennom AutoPASS Samvirke i offentlig ferjedrift.
- Regulering av tvisteløsning mellom AutoPASS-utstederne og operatørene.
- Forvalte AutoPASS Samvirke.
- Ivareta brukernes rettigheter i kundeforholdet med AutoPASS-utstederne.

Forskriften skal også sikre at bompengesystemer i Norge er forenlige med den europeiske elektroniske trafikantbetalingstjenesten (EETS) og at Norges forpliktelser etter EØS-avtalen på dette området gjennomføres i norsk rett.

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

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

2.4.3 Forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg

Forskriftens § 1 får anvendelse for innkreving av bompenger fra godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg på TEN-T-veger og motorveger med unntak av slike veger i byområder.

Med TEN-T-veg menes vegnettet som definert i vedtak 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utvikling av et transeuropeisk transportnett vedlegg I avsnitt 2 og illustrert med kart eller beskrevet i vedlegg II til vedtaket.

Eurovignettdirektivet inngår som en del av EØS-avtalen og skal sikre like konkurransevilkår for godstransporten på veg innen EØS-området. Forskriften er hjemlet i veglovas § 62.

Forskriften innebærer blant annet at det ikke kan innføres reduserte takster eller fritaksordninger for kjøretøy over 3 500 kg på mer enn 13 prosent. Det må kunne dokumenteres at innkrevde bompenger ikke overstiger kostnaden ved tiltak som er gjennomført der bompengeinnkrevingen foretas.

2.4.4 Forskrift om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogner over 3 500 kg

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

2.5 Prinsippene for bompengefinansiering

Det er fastsatt ulike prinsipper knyttet til bompengefinansiering. I Stortingsproporsjoner, innstillinger til stortinget og nasjonale transportplaner understrekes dette tydelig, se St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan, NTP 2006–2015. Ved vurdering av om et vegprosjekt skal finansieres med bompenger, nevnes blant annet retningslinjer for tidspunkt for innkreving av bompenger, bruk av bompenger, bompengandel, styring og forskuttering.

2.5.1 Nytteprinsippet

Veglova § 27 gjelder kun for «offentlig veg», jf. første ledd. Verken ordlyden i bestemmelsen eller forarbeidene indikerer noen særskilte begrensninger i Stortingets adgang til å samtykke i forslag om bompengeinnkreving.

I en dom fra Høyesterett av 30. juli 1841 (Kongsberg Sølververk) ble det slått fast et prinsipp om at det kun er adgang til å kreve inn bompenger fra trafikanter som har nytte av den broen eller vegstrekningen som stenges av og bompenger belastes. Dette prinsippet synes imidlertid å ha blitt fraveket i senere praksis, særlig i Rt. 1976 s. 579 (John Fagna m.fl. mot Staten v/Samferdselsdepartementet). I denne saken konkluderte Høyesterett med at det verken i lovens forarbeider eller i praksis frem til 1963 var grunnlag for en innskrenkende tolkning av veglova § 27. Det ble lagt betydelig vekt på Stortingets egen forståelse av bestemmelsen.

I rettspraksis har det utviklet seg et prinsipp om at det skal være en sammenheng mellom betaling og nytte – det vil si at den som betaler bompenger, også skal ha nytte av det tiltaket eller de tiltakene

som bompengene finansierer. Slik prinsippet praktiseres i dag, innebærer det også at de som har nytte av prosjektene som finansieres med bompenger, skal bidra til finansieringen. Dette prinsippet går ut på at det bør være en sammenheng mellom betaling og nytte, men det aksepteres at dette ikke alltid er direkte eller individuelt målbart.

I bypakker har det gjennom praksis blitt åpnet for aksept av en noe mer indirekte sammenheng mellom betaling og nytte, jf. gjeldende bestemmelse i § 27 første ledd, tredje punktum. Dette innebærer at nytteprinsippet i praksis anses som oppfylt dersom bilistene får en indirekte nytte av tiltaket, for eksempel gjennom bedre framkommelighet både på vegnettet og i kollektivtransporten. I slike tilfeller er bomringen å betrakte som ett bomsnitt. I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 er begrepet «utvidet nytteprinsipp» innført. Nytteprinsippet forstås her i vid forstand ved at også tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk kan finansieres med bompenger dersom de gir nytte for betaler. Dette prinsippet skal også ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger.

Etablering av bompengeinnkreving på en strekning kan medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Dette kan være uheldig både av hensyn til miljø og sikkerhet, og svekker i tillegg finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjektet. Bompengeinnkreving på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir samtidig mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene. Det bør derfor kun unntaksvis åpnes for å kreve inn bompenger på sidevegnettet.

Dersom den nye vegen fører til vesentlig redusert trafikk på sidevegen, blir det større grad av nytte for trafikantene i form av bedre trafiksikkerhet og bedre miljø. Graden av avlastning bør derfor inngå i vurderingen. For å redusere trafiksikkerhets- og miljøproblemer på det øvrige vegnettet, bør det legges til rette for at flest mulig benytter den nye vegen.

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

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

2.5.2 Tidspunkt for innkreving av bompenger

Dagens retningslinjer åpner for at innkreving av bompenger kan starte opp på ulike tidspunkt. Den kan starte før anleggsstart (forhåndsinnkreving), samtidig med anleggsstart (parallellinnkreving) og etter at vegen er ferdig bygd (etterskuddsinnkreving). Utgangspunkt i et rimelighetshensyn legger til grunn at det som hovedregel skal være etterskuddsinnkreving i bompengeprosjekter.

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

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

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

Forhåndsinnkreving skal være tidsbegrenset, og kan maksimalt pågå i tre år før det fattes endelig vedtak i Stortinget om å gå videre med prosjektet som bompengeprojekt. I bompengeproposisjonen, prosjekt- og finansieringsavtalen om forhåndsinnkreving må det framgå hva inntektene fra forhåndsinnkrevingen skal benyttes til.

I Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036, vises det blant annet til at oppdragsgivere kan utrede bruk av bompenger knyttet til flere mindre utbyggings- og utbedringstiltak på lengre strekninger som kombinerer forskudds-, parallell- og etterskuddsinnkreving. Det er en forutsetning at nytteprinsippet blir ivaretatt.

2.5.3 Bruk av bompenger

Et viktig prinsipp for bypakker med parallellinnkreving er porteføljestyling. Med dette menes å prioritere prosjekt innenfor planlagt portefølje og sikre at gjennomføringen skjer i tråd med føringene gitt i bompengeproposisjonen.

For at bompenger kan benyttes må prosjektet være definert i bompengepakkens portefølje.

Det kan brukes bompenger til planlegging i henhold til Plan- og bygningsloven, men det gis ikke en fri adgang. Slik regelverket forstås vil det kun være mulig å bruke bompenger til planlegging så lenge dette følger av stortingsproposisjonen og ligger innenfor bompengeprojektets rammer. Et eksempel kan være utarbeidelse av reguleringsplaner.

Utredningsoppgaver, som tiltaksplaner, alternative utredninger og lignende tilhører den enkelte part i bompengeprojektet og kan dekkes med tilskuddsmidler, men ikke med bompenger.

I porteføljen er det satt av midler til oppdragsgiver sin planlegging og etablering av bomstasjoner. Kostnader knyttet til bompengeselskapet sin anskaffelse, etablering og fjerning av bomstasjoner er kalkulert inn i samlet driftskostnader til bompengeselskapet.

Hovedregelen er at administrasjonskostnader knyttet til porteføljestyling omfatter analyser, beregninger og oppfølging av bypakker. Dette må falle inn under anvendelsesområdet til Veglova § 27 som er hel- eller delfinansierte vegprosjekter, eller unntakene som er infrastrukturinvestering for bane og tiltak for drift av kollektivtrafikk. Hvis oppgavene ikke kan føres til vegloven § 27 sitt anvendelsesområde eller konkret gitt i proposisjon av stortinget, er det ikke grunnlag for å finansiere oppgavene med bompenger.

En praksis etablert over lang tid er at det opprettes styringsgruppe med deltakelse fra alle aktørene på utbyggingssiden i bypakker, for å ivareta porteføljestyling. Organiseringen skal være omtalt i

proposisjonen for bypakken. Dette er ikke et krav, men en føring i mottak av statlige midler. Styringsgruppens porteføljestyring er viktig ettersom bompengeselskapets inntekter styrer hva som kan rekvireres. Rekvirering skjer fortløpende basert på pakkens rekvisisjonsplan.

I de større byområdene kan det være aktuelt med en byvekstavtale mellom lokale myndigheter og staten om å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Når det allerede er etablert en bypakke i byområdet, er det i tråd med Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, åpnet for at styringsgruppeansvaret for byvekstavtalen kan samordnes med styringsgruppeansvaret for den aktuelle bypakken. Det er likevel slik at det kun er prosjekter og tiltak som er omtalt i bompengeproposisjonen som kan finansieres av bompenger. Det må dokumenteres for eksempel gjennom timeføring hvilke oppgaver sekretariatet utfører for konkret oppfølging av en vedtatt bompengepakke. Det kan være deloppgaver som utarbeiding av handlingsprogram, kommunikasjon og/eller informasjon om hva bompenger brukes til. For å unngå tvil om hvorvidt bompenger er benyttet i henhold til regelverket, kan det være hensiktsmessig at drift av sekretariat dekkes av offentlige tilskuddsmidler.

Dette innebærer at bompenger ikke kan finansiere arbeid med inngåelse av byvekstavtale, men kostnader for sekretariat kan dekkes av statlige tilskuddsmidler.

Hovedregelen er at partene i byvekstavtaler og bypakker selv dekker personalkostnader for deltakelse i møter. Den enkelte part må selv dekke sine administrative kostnader ved deltakelse i byvekstavtalen. For nærmere omtale om byvekstavtaler vises det til Statens vegvesens [hjemmeside](#).

2.5.4 Krav til finansieringsgrad over offentlige budsjetter (Bompengandel)

Dagens retningslinjer stiller krav om at et bompengeprojekt skal ha en bompengandel på minst 50 prosent. De fleste bompengeprojekter blir finansiert med en kombinasjon av bevilgninger over offentlige budsjetter og bompenger innkrevd fra trafikantene. Jf. St. meld. nr. 46 (1990-91)/Innst. S. nr. 16 (1991-92).

For bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. Kravet om 20 prosent egenandel i nye bypakker gjelder den samlede porteføljen av fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, og ikke for hvert enkelt prosjekt i bypakken. Bompenger kan ikke finansiere egenandelen. Beregningen av egenandelen tar utgangspunkt i investeringskostnader uten merverdiavgift.

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

2.5.5 Forskuttering

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

Forskuttering skal ikke forekomme i riksvegprosjekter.

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

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

2.5.6 Innkrevingsperiode og økning av gjennomsnittstakst

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

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

For strekningsvise prosjekter kan bompengeselskapet søke om å øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent utover prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt. Dette som en risikobuffer for bompengeselskapet og garantistene.

2.6 Føringer gitt av Stortinget og departementet

2.6.1 Lokalpolitisk tilslutning

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

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

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

Lokalpolitisk tilslutning betyr ikke nødvendigvis vedtak. Dette kan også være skriftlig tilslutning fra kommunale enkeltpersoner (for eksempel ordførere og kommunedirektør eller enheter) som er gitt fullmakt til å ta nødvendige beslutninger på vegne av kommunen. Lokalpolitisk tilslutning kreves ved planlegging av nye veier og endring av eksisterende prosjekter.

Hovedregelen er at framlegg til Stortinget skal bygge på lokalpolitiske vedtak, mens kommunene selv kan velge den mest hensiktsmessige formen for tilslutning ved senere beslutninger når prosjektet er i drift (f.eks. takstspørsmål).

2.6.2 Utredningsansvar

I brev av 21. juni 2021 til alle fylkeskommunene, viser samferdselsdepartementet til at fylkeskommunene har ansvar for å forberede bompengesaker på fylkesvegnettet. Det er fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen som nå, ut fra eget finansieringsbehov, har utredningsansvaret for en bompengesak.

2.6.3 Oppdragsgivers informasjonsplikt om bruk av bompenger

I Samferdselsdepartementets tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2021, vedlegg 1, gis det utfyllende krav til instruks for Statens vegvesen når det gjelder arbeidet med bompenger. Veglovas § 27 krever samtykke fra Stortinget for alle bompengeprojekt, uavhengig av vegeier, dermed har statsråden et konstitusjonelt ansvar når det gjelder bompengefinansiering generelt sett. For å sikre nødvendige innsyn i bruken av bompenger for departementet, er oppdragsgiversiden gjennom punkt

6.3 i malen til finansieringsavtale pliktet til å gi nødvendig informasjon til Vegdirektoratet om bruken av rekvirerte bompenger. For mer informasjon om bruk av bompenger, se punkt 2.5.3.

2.6.4 Beregningsteknisk rente og prisstigningsfaktor

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

Frem til bompengedraget startes, prisjusteres takstene med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg.

I innkrevingsperioden prisjusteres årsvekst i konsumprisene som er satt som målet for pengepolitikken, jf. forskriften [Bestemmelse om pengepolitikken](#).

2.7 Avtaler

2.7.1 Bompengeselskap

Rammebetingelsene for de fem bompengeselskapene er fastsatt i en overordnet og likelydende bompengeselskapsavtale mellom staten v/ Samferdselsdepartementet og hvert av selskapene (heretter «bompengeselskapsavtalen»). Selskapene er etter disse avtalene å betrakte som bompengeselskaper i AutoPASS Samvirke.

Selskapene er fylkeskommunalt eid og skal bidra til ekstern finansiering av prosjekter gjennom rett til bompengedrag, jf. Veglova § 27 femte ledd første setning.

I situasjoner der et bompengeprojekt går på tvers av de regionale grensene, må det avgjøres i hvert enkelt tilfelle hvilket bompengeselskap staten inngår avtale med, om ikke dette allerede er besluttet ved stortingsbehandlingen av saken.

Selskapene og regioninndelingen er som følger:

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

Bompengeselskapsavtalen fastsetter nærmere krav til selskapets organisering og virksomhet, og partenes øvrige rettigheter og plikter. Avtalen fastsetter rollefordeling innen sektoren og rammene for bompengeselskapenes virksomhet, herunder eierskap i andre selskaper.

Bompengeselskapsavtalen regulerer blant annet følgende punkter:

- Eierskap; at bare fylkeskommuner kan eie aksjer i bomselskapene.
- Bruken av bompengedrag til finansiering og forbud mot krysssubsidiering.
- Forbud mot utdeling av utbytte og andre utdelinger.
- Krav om forsvarlig kapitalforvaltning og kapital mv.
- Selskapet skal kun drive med innkreving, låneforvaltning, mv. knyttet til prosjektene.
- Organisering av bompengeprojekt i prosjektmodell eller konsernmodell.
- Organisering av bompengeprojekt ved prosjektavtale og finansieringsavtale.

- Lånefinansiering, ansvar for kostnader til innkrevingsutstyr, forhold til utsteder.
- Personvern.
- Rapportering, informasjon og oppfølging.
- Ikrafttredelse, endringer og opphør.

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

Et bompengeselskaps rettigheter og plikter begrenses til den virksomhet som er nødvendig for å framskaffe finansiering, og til innkreving av bompenger etter avtale med staten i det konkrete tilfellet.

Bompengeselskapene kan i tillegg yte bompengefaglige tjenester til oppdragsgivere etter selvkostprinsippet.

Som vedlegg til bompenggeavtalen følger avtalemaler for inngåelse av konkrete bompenggeoppdrag med staten (prosjektavtale) og oppdragsgivers rett til rekvirering av midler til finansiering av et bompengeprojekt (finansieringsavtale).

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

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

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

Det kan ikke deles ut utbytte til bompengeselskapets eiere etter aksjelovens § 2-2, eller foreta andre utdelinger til disse. Dette er ikke til hinder for at bompengeselskapet kan tilbakebetale innbetalt aksjekapital til aksjonærene med et tillegg på 80 prosent av Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks regnet fra innbetaling av aksjekapitalen til måneden før vedtak om tilbakebetaling av aksjekapitalen ved oppløsning av et selskap.

I henhold til bompenggeavtalen skal gjenstående midler ved avslutning av et prosjekt eller datterselskap stilles til rådighet for vegformål i det området bompengene er innkrevd. For bompenger innkrevd på riksveg, uavhengig av hvem som har hatt ansvaret for utbyggingen, vil restoppgjør bli overført til Statens vegvesen. Respektive fylkeskommune vil motta restoppgjøret fra prosjekter på øvrige veger, og dermed ha ansvaret for at midlene blir benyttet på en forsvarlig måte.

Vegdirektoratet fastsetter ansvarsfordelingen og krav når det gjelder etablering og avvikling av innkrevingsutstyret.

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

Vegdirektoratet skal følge opp bompengeselskapenes virksomhet, og kan med seks måneders varsel kreve endringer i bompengeavtalen når det er nødvendig for å gjennomføre overordnede politiske vedtak og føringer.

2.7.2 Prosjektavtale

Malen for prosjektavtale gir rammen for avtalen mellom staten og det respektive bompengeselskap om finansieringsplikt og rett til bompengeinnkreving i tilfellene der Stortinget gir samtykke til bompengeinnkreving.

Prosjektavtalen regulerer blant annet følgende punkter:

- Selskapets, eller prosjektselskapets, finansieringsplikt gjennom finansieringsavtale.
- Rett til å kreve inn bompenger, ta opp lån, ansvar for kostnader og takster.
- Avtalens varighet, oppsigelse og heving mv., samt kontaktpunkt.
- Vedlegg, inkludert finansieringsavtale, driftsavtale og eventuelle tilleggsavtaler.

Avtalen inngås mellom Vegdirektoratet etter delegert ansvar fra Samferdselsdepartementet og bompengeselskapet som prosjektet tilhører, om ikke annet framgår av stortingsbehandlingen av saken.

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

2.7.3 Finansieringsavtale

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

Finansieringsavtalen er også underordnet Bompengeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og bompengeselskap.

Finansieringsavtalen regulerer blant annet følgende punkter:

- Retten til å kreve inn bompenger i henhold til prosjektavtalen.
- Finansiering av bompengeprojekt, kostnader og økonomisk ramme.
- Utbetalinger til oppdragsgiver.
- Åpning av vegen og innkreving av bompenger, drift og vedlikehold.
- Avtalens varighet og kontaktpunkt.
- Vedlegg, inkludert prosjektavtalen, betalingsplan og eventuelle tilleggsavtaler.

Gjennom finansieringsavtalen gis oppdragsgiver rett til rekvirering av bompenger innenfor de rammene Stortinget har sluttet seg til. Dette forutsetter at oppdragsgiver framlegger planer for rekvireringsbehovet. Oppdragsgiver plikter samtidig å bidra til tilrettelegging for bompengeinnkreving i infrastrukturen, og har ansvaret for at vegen til enhver tid er forskriftsmessig skiltet.

Det er oppdragsgivers ansvar å fjerne installasjoner i vegbanen den selv har satt opp etter endt bompengeinnkreving. Det kan rekvireres penger fra bompengeselskapet til dette arbeidet.

Malene for prosjekt- og finansieringsavtalen følger som vedlegg til bompenggeavtalen, endringer i malene følger endringsbestemmelsene i bompenggeavtalen. Eier av prosjekt- og finansieringsavtalen er Samferdselsdepartementet. Vegdirektoratet som fagorgan har fullmakt til å foreta endringer.

2.8 Garantier overfor bompengeselskapene

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

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

For at bompengeselskapet skal kunne ta opp lån som sikrer mot krysssubsidering mellom prosjektene, kreves en garanti gitt som selvskyldnerkausjon. Selvskyldnerkausjon innebærer at kreditor ved mislighold kan gå direkte på garantisten. Lån mot selvskyldnerkausjon vil normalt gi lavere rente enn lån med andre garantier, noe som kommer trafikantene til gode.

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

I bypakker er det ikke mulig å forlenge innkrevingstid og /eller eventuelt øke fastsatt gjennomsnittstakst utover det som er fastsatt i stortingsproposisjonen. Garantens lengde tilpasses dette.

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

- Type garanti som stilles.
- Låneopptak og hvilket prosjekt garantien gjelder for.
- Beløp på hovedstol, med tillegg for renter og omkostninger.
- Samlet maksimalt garantiansvar. Garantien må ta utgangspunkt i maksimal lånegjeld i et pessimistisk beregningsalternativ, som regel vil dette være i perioden like etter oppstart av innkreving.
- Ved beregning av garantisum, skal man benytte maksimal oppnådd lånegjeld i det pessimistiske alternativet. Deretter legges til et påslag på 20 pst. for å dekke ytterligere usikkerhet. Videre er det krav om 10 pst. av til enhver gjeldende hovedstol til dekning av påløpte renter og omkostninger. Garantisummen er en fast sum, som ikke kronejusteres, og må dermed fremkomme i kroneverdi for året maksimal lånegjeld oppstår.
- Garantisum skal oppgis i løpende kroner, eller kroneverdi i året hvor maksimal lånegjeld finner sted. Dette skal gjøres ettersom finansinstitusjonene ikke hensyntar utvikling i KPI når det gjelder lånerammer og garantier.
- Fra hvilket tidspunkt garantien gjelder.
- Til hvilket tidspunkt garantien gjelder, og eventuelt tillegg for forlengelse ved utvidet innkrevsperiode, og eventuelt tillegg på inntil 2 år etter hovedforpliktelsens forfall, og samlet maksimal lengde.
- Endring/reduksjon i garantiansvaret i takt med nedbetaling.

- At garantistiller kan kreve retten til 1. prioritet pant i innkrevingsretten, jf. Garantiforskriften.
- Eventuell rett til takstøkning og retten til å forlenge innkrevingsperioden.
- For å sikre bompengenneinnkrevingen fra mulig kryssfinansiering må garantisten frasi seg muligheten for regresskrav som går utover prosjektets innkrevingsrett i tilfeller der garantien kommer til anvendelighet.

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

2.8.1 Statlig delgaranti

Ved stortingsbehandlingen av Prop. 1 S (2022-2023)/Innst. S 13 (2022-2023) Statsbudsjettet 2023, ble det lagt opp til en ordning med statlig delgaranti på inntil 50 prosent av det totale garantiansvaret i nye riksvegprosjekter med bompengefinansiering. Nye tilsagn om garanti styres gjennom enkeltvedtak i proposisjonen for bompengeprosjekt.

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

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

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

2.9 Aktørene og ansvarsfordeling innen bompengesektoren

Rolle	Aktører	Ansvar
Departementet	Samferdselsdepartementet	- Fastsetter rammer. - Delegerer ansvar.
Myndighet	Vegdirektoratet	- Kvalitetssikre forslag til nye prosjekter med bompengefinansiering. - Godkjenne utstederselskaper. - Ansvar for å anskaffe, drifte og forvalte felles systemløsninger. - Gir tillatelse til bompengenneinnkreving gjennom prosjektavtale. - Takstmyndighet. - Oppfølging av sektoren. - Tvisteorgan for sektoren.
Utreder	Fylkeskommuner, Nye Veier og/eller Statens vegvesen	- Utredningsansvar ved bompengefinansieringen av egne prosjekter.
Oppdragsgiver	Fylkeskommuner, Nye Veier og/eller Statens vegvesen	- Byggherre for prosjekt Stortinget har besluttet bompengefinansiert. - Rett til finansieringsavtale om rekvirering av bompenger.

Operatører	Bompengeselskaper og ferjeselskaper	- Finansieringspliktig. - Bidrar i planprosessen med uttalelsesrett og gir råd om bomplassering før lokalpolitisk behandling. - Ansvar for å anskaffe, drifte og forvalte lokalt innkreivingsutstyr, herunder vegkantutstyr og operatørløsninger. - Rett til innkreivning av bompenger gjennom AutoPASS Samvirke. - Innkreivning av ferjebetaling gjennom AutoPASS Samvirke.
AutoPASS-utstedere	Selskaper som er godkjente AutoPASS-utstedere	- Innkreivning av bompenger og ferjebetaling fra avtalekunder ved bruk av brikke etter avtale med bompengeselskap og ferjeoperatører i AutoPASS Samvirke.
Garantist	Kommuner, fylkeskommuner og/eller stat	- Stiller garantier for å sikre best mulig betingelser for bompengeselskapenes låneopptak, og dermed lavest mulig kostnad for bilistene.

3 Krav fastsatt av Vegdirektoratet

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

3.1 Takstretningslinjene

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

Takstretningslinjene skal legges til grunn både ved planlegging av bompengefinansiering i nye vegprosjekter og ved senere drift av bompenginnkreivningen for utfyllende forståelse der ikke alle forhold er detaljert omtalt i bompengeproposisjonen.

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

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

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

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

3.1.1 Takstgrupper

Det benyttes to takstgrupper. Ifølge Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) skal kjøretøy i takstgruppe 2 som hovedregel betale det dobbelte av grunntaksten for kjøretøy i takstgruppe 1. Dette er begrunnet ut fra at dimensjonerings- og vegstandardbehov for tungbiltrafikken er merkostnadsdrivende enn for lette kjøretøy. Grunntakst er den taksten som gjelder per takstgruppe, eventuelt -klasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle reduksjoner og fritak.

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

3.1.2 Takstklasser

Etter Veglova § 27 andre ledd kan det i byområder fastsettes bompengetakster på bakgrunn av kjøretøyets miljøklasse.

Alle takstklasser skal være identifiserbare i Autosys (norsk motorvogn- og førerkortregister). Takstklassen nullutslipp er kjøretøy registrert som el- og hydrogenkjøretøy. Takstklassen «Andre» i takstgruppe 1 er oppsamling av kjøretøy som ikke faller inn under noen av de andre takstklassene. Dette gjelder kjøretøy som går på drivstoff som bensin, gass, etanol etc. Takstklassen «Gass» under takstgruppe 2 gjelder kjøretøy registrert som GA-kjøretøy, ekskludert hydrogenkjøretøy, i Autosys.

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

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

For takstklasse «Nullutslipp» i takstgruppe 1 kan det fastsettes en takst på inntil 70 prosent av takstklasse «Andre», mens for tilsvarende takstklasse i takstgruppe 2 kan det fastsettes en takst på inntil 50 prosent av takstklasse «Euro IV».

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

3.1.3 Reduserte takster

Ordninger for reduserte takster betinger gyldig brukeravtale og brikke. Reduserte takster som kan benyttes er:

- Det gis en generell reduksjon av takstene på 20 prosent for kjøretøy i takstgruppe 1. Dette gjelder også takstklasser under takstgruppe 1.
- Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys, prises som takstgruppe 1.
- Gasskjøretøy (GA) i takstgruppe 2 og elektrisk drevet varebil (N1) i takstgruppe 1 kan gis lavere takst om dette ønskes lokalt.
- Nullutslippskjøretøy skal belastes bompenger med en takst på 0-70 prosent av taksten for konvensjonelle kjøretøy i takstgruppe 1. For takstgruppe 1 gjelder den prosentvise takstreduksjonen etter reduserte takster som følge av brikke på 20 prosent.
- Nullutslippskjøretøy innen takstgruppe 2 kan belastes mellom 0-50 prosent av taksten for konvensjonelle kjøretøy.
- Det kan settes en grense for at kjøretøyene kun skal betale for én passering innenfor et bestemt tidsintervall utover 60 minutter (tidsbegrenset fastpris). Ordningen gjelder primært for bruk i bomringer.
- Passeringstak med tak for antall betalbare passeringer per kjøretøy per kalendermåned kan benyttes for å skjerme storbrukere i området for bompengeneinnkrevingen.

Kjøretøy uten gyldig brukeravtale og brikke belastes ordinær takst innen kjøretøyets respektive takstgruppe/takstklasse.

3.1.4 Nærmere om passeringstak

I utgangspunktet skal det fastsettes et eget passeringstak per bomstasjon/bomsnitt. I bomringer har det vært praksis med et felles passeringstak for alle bomstasjonene i prosjektet. Dette må sees i sammenheng med at bomringen er satt opp for samlet nytteevaluering i et område (det indirekte nytteprinsippet). En bomring som dekker samme nytte er derfor å betrakte som ett bomsnitt.

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

- I bomringer kan det innføres et passeringstak som kan gjelde både kjøretøy i takstgruppe 1 og 2. Størrelsen på passeringstaket i bomringen må vurderes opp mot inntektstapet og følgene dette vil ha for realiseringen av porteføljen.
- I bompengeprojekter utenfor byområder kan det innføres passeringstak for takstgruppe 1. Det er mulig å innføre passeringstak på inntil 60 passeringer per måned dersom det er ønskelig av lokale myndigheter.
- De økonomiske konsekvensene av passeringstak skal komme frem i form av beregnet forventet inntektsbortfall. Det stilles krav om at dette er utredet grundig og tatt inn i de endelige lokalpolitiske vedtakene. Inntektsbortfallet skal kompenseres med økte grunntakster, slik at gjennomsnittsinntekten per passering opprettholdes.

- Passeringstaket kan i enkelte tilfeller settes lavere enn 60 passeringer per måned, men kan kun i særskilte tilfeller settes lavere enn 40 passeringer per måned.
- Eventuell innføring av en ordning med passeringstak for strekningsvise prosjekter med flere innkrevingspunkter må vurderes i hvert enkelt tilfelle. For slike prosjekter må passeringstaket være knyttet opp til antall passeringer i hvert enkelt bomsnitt.
- For å få nytte av passeringstak kreves gyldig brukeravtale og brikke.

3.1.5 Fritaksordninger

Fritaksordninger i takstretningslinjene trekker opp klare grenser for hvilke trafikantgrupper som skal gis fritak. Hvilke fritak som gjelder for det enkelte prosjekt skal gå fram av takstvedtaket, som igjen gjenspeiler det Stortinget har sluttet seg til ved behandlingen av prosjektet.

Fritak er i utgangspunktet søknadsbasert og betinger at det foreligger gyldig brukeravtale og brikke knyttet til kjøretøyet.

I henhold til forskrift om betaling av bompenger på offentlig veg (betalingsforskriften) § 6, er det bomselskapene som behandler søknader om fritak. Ved behandlingen gjelder forvaltningslovens regler om saksbehandling blant annet Kapittel III *Almindelige regler om saksbehandlingen*, Kapittel IV *Om saksforberedelse ved enkeltvedtak*, Kapittel V *Om vedtaket*, Kapittel VI *Om klage og omgjøring*.

3.1.6 Særskilt om traktorer

Traktor er ikke fritatt for bompengebetaling. I særskilte situasjoner hvor en eller flere bomstasjoner deler en landbrukseiendom i to, kan det likevel gis fritak etter søknad til bompengeselskapet. Dette for å unngå at det må betales bompenger ved kjøring fra en del av landbruket til en annen. Fritaket gjelder ikke andre kjøretøy enn traktor.

Det presiseres at de(n) som utreder et bompengeprojekt i størst mulig grad bør sikre at bomstasjoner plasseres slik at fritaket ikke er nødvendig.

3.1.7 Tidsdifferensiering

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

3.1.8 Tiltak for korrigering av nytteprinsippet: Timesregel

Timesregelens hensikt er å kompensere for utilsiktede effekter ved kompliserte bomopplegg. Dette gjelder spesielt for bomringer i byområder. Det settes en øvre grense for antall passeringer et kjøretøy skal betale for innen 60 minutter. Timesregelen kan benyttes for å sikre at det betales samme pris for samme nytte. Timesregelen kan gjelde for begge takstgrupper. Timesregelen må ikke forveksles med reduserte takster med fastpris innenfor et tidsintervall utover 60 min, nevnt under punkt 3.1.3 Reduserte takster.

Timesregel i bomringer er normalt 60 minutter. Innføring og varigheten på timesregelen må vurderes i lys av nytteprinsippet. For eksempel kan 60 minutters timesregel for bomringer i mindre byområder gi virkninger på trafikken utover den ønskede korrigerende effekten.

I strekningsvise prosjekt kan det innføres timesregel der utformingen av et bomsnitt ikke lar seg gjøre uten utilsiktede effekter for trafikantene. Timesregelen med et intervall på maksimum 30 minutter

kan da benyttes i det aktuelle bomsnittet for å korrigere for dette. Dette gjelder i tilfeller hvor det ikke er fysisk mulig å plassere en bomstasjon i samsvar med nytteprinsippet.

Systemteknisk vil ordningen med timesregel fungere slik at det er første registrerte passering i kjerneløsningen som vil bli belastet brukeren. Dette gjelder uavhengig av takst for de enkelte passeringer, som for eksempel ved tidsdifferensierte takster. Det kan likevel vedtas for det enkelte prosjekt at det er høyeste takstpassering, og ikke første passering, som belastes trafikanten.

3.1.9 Innkreving på ferje

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

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

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

3.2 Krav til teknisk utstyr

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

3.2.1 Systembeskrivelse

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

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

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

All bompengebetaling i Norge skjer etterskuddsvis.

Ovennevnte prinsipper gjelder uavhengig av kjøretøyets registrerte nasjonalitet.

3.2.2 Delsystemer og arkitektur

Innkrevingssystemet er utviklet for å kunne ivareta bompengeselskapenes rett til bompenginnkreving på det offentlige vegnettet i Norge. Kjerneløsning benevnt som AutoPASS Kjerne er utviklet av Statens vegvesen i samarbeid med bompengeselskapene, jf. samferdselsdepartementets brev av 17. mars 2017. Utviklingskostnadene er i sin helhet finansiert med bompenger og er balanseført i bompengeselskapenes regnskaper ut fra det enkelte selskaps bidrag til investeringskostnadene. Det er i dag Statens vegvesen som er ansvarlig for drift,

vedlikehold og videreutvikling av kjerneløsningen. Kostnadene dekkes av bompengeselskapene, og dermed bilistene som betaler bompenger.

Siden det var Statens vegvesen som i sin tid fikk i oppdrag å utvikle AutoPASS Kjerne, er det ikke fastsatt egne krav til kjerneløsningen på lik linje med det som gjelder for brikker og vegkantutstyr. Det er likevel slik at kjerneløsningen må tilfredsstille utstederforskriftens bestemmelser og støtte de krav som er fastsatt til vegkantutstyr og brikke.

AutoPASS Kjerne består av applikasjonene AutoPASS HUB, AutoPASS IP, Image DB og Analytic, som kjøres på AutoPASS OPS-plattformen som leverer server- og plattformtjenester. Applikasjonen ANPR/MIR, som eies og driftes av ev bompengeselskapene, kjøres også på denne plattformen. Tilstøtende systemer er vegkantutstyr, operatør- og utstederløsninger.

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

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

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

Operatør- og utstederløsningene er henholdsvis operatørenes og AutoPASS-utstedernes ansvar.

For mer informasjon om tekniske krav og systemer kan man lese utstederforskriften og områdeerklæringen.

4 Utredning av et bompengeprojekt

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

Strekningsvise prosjekter er utbygging av en sammenhengende vegstrekning. Dette kan være tiltak som ny veg, tunnel eller bru. Ved utbygging av lengre sammenhengende vegstrekninger, er det åpnet for at dette kan skje etappevis.

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

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

Når bompenger skal vurderes som finansiering av et prosjekt i tråd med veglovens § 27, betinger dette en egen utredning om bompengeopplegget. Den som ønsker å bruke bompenger som finansieringskilde for utbygging av det offentlige vegnettet, har ansvaret for å gjennomføre utredningen av et bompengeprojekt. Gjelder prosjektet en pakke med flere ulike tiltak og der flere aktører er involvert på utbyggingsiden, herunder grensekryssende fylkesvegprosjekter, må partene komme til enighet om hvem som tar det helhetlige utredningssansvaret.

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

4.1 Vurdering av bompenger som finansieringskilde

4.1.1 Mulighetsstudie

En mulighetsstudie bør danne grunnlag for å vurdere om et bompengeprojekt er realistisk. Mulighetsstudien bør ikke bli for detaljert på dette stadiet. Målet er å få klarlagt om det er grunnlag for å gå videre med prosjektet og hvordan dette eventuelt kan skje. Spesielt er det viktig å få kartlagt hvor stort bompengebidraget kan ventes å bli i forhold til antatte utbyggingskostnader.

Mulighetsstudien bør inneholde en finansieringsanalyse som inkluderer:

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

Finansieringsanalysen skal resultere i en foreløpig finansieringsplan.

4.1.2 Prinsippvedtak

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

Vertskommuner og fylkeskommune skal fatte vedtak som gir prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering av et prosjekt. I tillegg bør det foreligge tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner.

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

4.1.3 Planlegging av utbyggingen - kostnadsanslag

Planlegging av et vegprosjekt etter plan- og bygningsloven og utredning av et bompengeprojekt, er to selvstendige og i prinsippet uavhengige prosesser. Det stilles likevel 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. Dette innebærer at det ved godkjenning av et bompengeprojekt skal foreligge godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag for prosjektet med en usikkerhet på maksimalt +/-10 prosent. For Statens vegvesen sine prosjekter over 1 milliard kroner gjelder statens prosjektmodell med utarbeidelse av styrings- og kostnadsramme etter gitte krav.

Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av enkeltprosjekter over en viss størrelse. Per 2025 er grensen for at det må gjennomføres ekstern kvalitetssikring satt til 1 milliard kroner. Fylkeskommunen(e) står fritt i sine egne styringssystemer å sette denne grensen til et lavere nivå. Nye Veier AS er ikke underlagt kravet om KS2, men er selv ansvarlig for å gjennomføre kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag innenfor rammene av avtalen med Samferdselsdepartementet.

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

Kostnadsoverslag må være mindre enn ett år gammelt når lokalpolitisk behandling startes opp. Disse kravene gjelder uansett om kostnadsoverslaget er under eller over terskelverdien for KS2. Kravet gjelder også dersom reguleringsplanen behandles parallelt med bompengesaken i kommunestyret. Dette må gjenspeiles i utrederne sine interne rutiner for når kostnadsanslagene må oppdateres.

For fylkesvegprosjekter over terskelverdien, bør ekstern kvalitetssikring gjennomføres før fylkeskommunen fatter endelige vedtak siden fylkeskommunen har det helhetlige økonomiske ansvaret.

4.2 Faglig grunnlag

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

Ved bruk av bompenger som finansieringskilde er det flere forhold som må utredes nærmere. Først og fremst gjelder dette trafikkgrunnlaget, bomstasjonsplassering og trafikkavvisning ved innføring av bompenger. I tillegg må det utredes om prosjektet er egnet for etterskuddsinnkreving, parallellinnkreving og/eller forhåndsinnkreving.

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

I tråd med Meld. St. nr. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036, skal det faglige grunnlaget gjøre konkrete vurderinger av samvirkninger av bompengefinansieringen mellom nærliggende prosjekter. Vurderingene skal inkludere oversikt over takstnivået i prosjekter som er i innkreivingsfasen, som er under bygging og anslag på takstnivå for prosjekter som er under planlegging innenfor et område. Oversikten skal inneholde relevante bypakker, riksvegprosjekter, samt prosjekter som inngår i de fylkeskommunale samferdselsplanene, som har en tilstrekkelig modenhet i plangrunnlaget.

Det må også utarbeides overslag av kostnadene innkreivingsutstyr, drift av bompengeinnkreivningen og finansieringskostnadene om det legges opp til en framdrift som betinger låneopptak for bompengeselskapet.

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

Bompengeselskapet skal ha uttalelsesrett til bompengeopplegget før lokalpolitisk behandling. Dette gjelder spesielt plassering av innkreivingspunkter, men det anbefales også at trafikkanalyser, takstopplegg og finansieringsanalyser sendes det aktuelle bompengeselskapet for uttalelse (høring) før lokalpolitisk behandling. Dette for å unngå senere innsigelser fra bompengeselskapet som skal påta seg finansieringsansvaret etter at prosjektet er behandlet i Stortinget. Utreder kan også leie inn bompengeselskapet som rådgivere i selve planleggingen av bompengeopplegget. I tilfeller hvor det leies fagressurser fra bompengeselskapet, fakturerer bompengeselskapet prosjekteier etter selvkostprinsippet. Bompengeselskapet har ennå ikke en avtale om prosjekt som timekostnaden kan føres på. Timer brukt på planlegging av nye prosjekter kan ikke føres på andre prosjekter da dette vil være å betrakte som kryssubsidiering.

4.2.1 Plassering av innkreivingspunkter

Et innkreivingspunkt omtales ofte som et bomsnitt eller en bomstasjon. Et bomsnitt kan bestå av flere bomstasjoner for å kunne fange opp trafikkstrømmene i innkreivingspunktet.

Vegkantutstyret som benyttes av bompengeselskapene er relativt enkle installasjoner og krever ikke mye areal utover tilgjengelig vegareal, men det er en del forhold som må vurderes når de skal plasseres.

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

- Bomstasjonsplasseringen skal ivareta nytteprinsippet. For bomringer gjelder et utvidet nytteprinsipp.
- Den enkelte bomstasjon bør i størst mulig utstrekning plasseres slik at lokalsamfunn ikke blir delt av bomsnittet, da en slik deling kan medføre at trafikantene oppfatter plasseringen som ekstra urimelig.
- En bomstasjon bør helst ikke plasseres i en envegskjørt gate, eller tovegsgate med fysisk midtdeler, hvor mange trafikanter har sin bolig eller annet reisemål som arbeid, skole, forretning.
- Bomstasjoner bør plasseres slik at uønskede trafikale virkninger unngås.

Ved planlegging av plassering av en bomstasjon må hele det tilstøtende området vurderes med hensyn til muligheter for betalingsunndragelse. Bomstasjoner bør plasseres på oversiktlige steder, slik at eventuell kjøring mot kjøreretningen ikke fører til farlige situasjoner. Bomstasjoner bør ikke plasseres nært kryss med mye annen skilting og forhold som krever trafikantenes oppmerksomhet.

Følgende hensyn må vurderes ved plassering av innkrevingspunkter:

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

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

4.2.2 Former for bompenginnkreving

4.2.2.1 Enkeltvis innkreving

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

Fordelen med dette systemet er at det er enkelt og kostnadseffektivt. Det kan imidlertid være vanskelig å finne en plassering av bomstasjoner som sikrer både nytteprinsippet og et tilstrekkelig inntektsgrunnlag. Utfordringen er å finne punkter som oppleves «rettferdig» av trafikantene, uavhengig av distansen som benyttes av den nye vegen, og uten at dette medfører for stor trafikklekkasje på sidevegsnettet.

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



Figur 4.1: Bomstasjon på vegstrekning – én bomstasjon

4.2.2.2 Etappevis utbygging

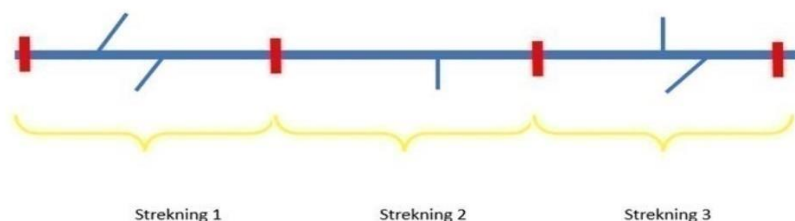
Ved utbygging av en lengre strekning, eller ved etappevis utbygging, anbefales bruk av flere bomsnitt slik at disse kan plasseres hensiktsmessig i forhold til på- og avkjøringsmuligheter, samt i økt grad gjenspeile den enkelte trafikants nytte. Trafikantnyttens må sees i lys av økt bruk av bompengefinansiering og at innkrevingsutstyret har blitt relativt mindre kostbart.

Med bruk av flere bomstasjoner på en strekning kan det være enklere å ivareta et system der en unngår muligheter for betalingsunndragelse.

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

Som hovedregel skal hver bomstasjon ha innkreving i maksimalt 15 år. Det er imidlertid vanskelig å få beregnet lik innkrevingstid i et slikt system. Spesielt om det legges opp til såkalt «solidarisk innkreving» der alle bommene sees som ett prosjekt. Likeledes vil det være vanskelig å beregne én gjennomsnittstakst for prosjektet som bompengeselskapet skal forholde seg til ved start av innkrevingen. Prinsippet med en gjennomsnittstakst per prosjekt kan likevel ivaretas når hver parsell organiseres som et selvstendig prosjekt.

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



Figur 4.2: Bomstasjon ved en lengre utbygging/etappevis utbygging

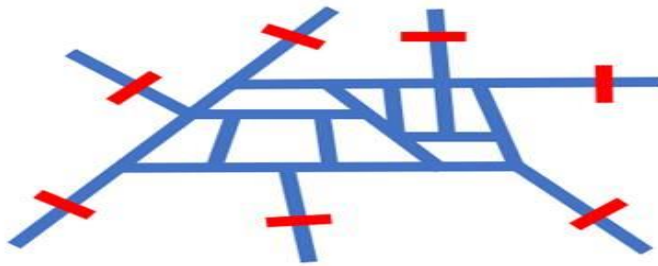
4.2.2.3 Bomring

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

Bomringer kan også bestå av flere ringer med ulikt takstopplegg. Hver ring er å betrakte som ett bomsnitt, det vil si at alle bomstasjoner dekker samme nytte for bilistene.

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

I fig. 4.3 er en bomring framstilt figurativt.



Figur 4.3: Bomring

4.2.3 Bomstasjon på sideveg

Hovedregelen er at det ikke skal være bom på sidevegsnettet. Det åpnes unntaksvis for bom på sideveg dersom prosjektet gir økt grad av nytte for trafikantene i form av bedre trafiksikkerhet og miljø. Ved bruk av sidevegsbom må det foreligge en egen begrunnelse som inkluderer grad av avlastning på sidevegsnettet.

Detaljert kart som viser plassering av bomstasjoner på sideveger og avkjørsler må vedlegges sammen med en vurdering av behandlingen til plan- og bygningsloven. Hovedregelen er at plassering av bomstasjon fastsettes gjennom reguleringsplan.

4.2.4 Trafikkanalyse

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

Trafikkanalysen vurderer effekten av et bompengeprojekt. Her ser man på nærliggende trafikknnett i før og etter situasjon. I bompengeutredninger, og påfølgende utarbeidelse av stortingsproposisjon, skal det foreligge to beregningsmetoder. Eventuelle avvik mellom beregningsmetodene må vurderes. Det må sikres at trafikkanalysen tar hensyn til andre vedtatte bompengeprojekter i området.

I det følgende gis anbefalinger til bruk av metoder. Dette er likevel ikke til hinder for at nyutviklet metodikk på området kan tas i bruk så lenge denne er godt dokumentert.

Aktuell versjon av Regional transportmodell (RTM) anbefales benyttet som en av beregningsmetodene. Dette er et verktøy utviklet av de statlige transportetatene. Modellverktøyet er tilgjengelig for alle som ønsker det. All dokumentasjon om bruk av modellverktøyet er tilgjengelig på [Ntpmetode - persontransportmodell](#).

For å beregne trafikkutviklingen på riksveg i løpet av innkrevingsperioden benyttes vanligvis de fylkesvise trafikkprognosene som utarbeides i forbindelse med Nasjonal Transportplan. I tillegg til de nasjonale utviklingstrekk, må det legges stor vekt på lokale og regionale forhold. Det er viktig med god dokumentasjon av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn og hvilke metoder som er benyttet for å beregne framtidig trafikkgrunnlag. Forutsetningene for, og resultatene fra, trafikkberegningene

skal derfor dokumenteres i et eget notat, ofte omtalt som trafikknøttat. Forslag til disposisjon for en sammenstilling av trafikkdata er tilgjengelig på autopass.no.

I utgangspunktet gjelder samme regler for hva som bør vurderes ved plassering av bomstasjoner i bomringer og liknende bomsystemer, som ved enklere bompengeanlegg. Noen ekstra hensyn må imidlertid tas om prinsipper for plassering av bomstasjoner. Forhold som bør inkluderes i trafikkanalysen er følgende:

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

I tillegg kan det være nødvendig å gjennomføre reisevaneundersøkelser for å få tilstrekkelig grunnlag for å beregne effektene av bompengoordningen.

I plansammenheng skal det legges til grunn betaling fra nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 70 prosent av ordinær takst etter takstreduksjon fra brikke. For nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 legges det til grunn 0 prosent av taksten på konvensjonelle kjøretøy til grunn om ikke annet er bestemt gjennom lokalpolitiske vedtak.

4.2.5 Gjennomsnittstakst og takstopplegg

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

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

Det må foretas en konkret vurdering av inntjeningen for hvert prosjekt. Lokale myndigheter må vurdere om de ønsker reduserte takster som en del av takstsystemet med de konsekvenser dette vil ha for takstnivået. Jo flere som drar nytte av en reduksjonsordning, desto høyere må grunntakstene settes.

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

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

Når et prosjekt er besluttet av Stortinget, er dette et viktig styringsinstrument. Ved senere takstfastsettelser skal det relative forholdet mellom takstgrupper ligge fast. Dette gjelder også i prosjekter med miljødifferensierte takster der lokale myndigheter har rett til å foreslå takster overfor

bompengeselskapet. Det er Vegdirektoratet som fastsetter takstene etter søknad fra bompengeselskapet.

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

Ved overgangen til nytt takstsystem ble det gjort flere unntak med hensyn til passeringstak og timesregel. Dette var unntak tillatt av Stortinget for å kompensere for opphør av lokale rabattavtaler, og disse takstoppleggene skal ikke brukes som eksempel på praksis for nye prosjekt.

4.2.6 Andre forhold av betydning for utredningen

Kostnad for tilrettelegging for innkrevingsutstyr i vegbanen og tilbakeføring av areal ved endt innkreving er en del av utbyggingsprosjektets kostnadsanslag. I tillegg kommer kostnader til portaler/bomstasjoner med oppsett, drift og avvikling som en del av den totale finansieringsanalysen.

Det vises til kap. 2.6.4 når det gjelder forutsetninger som skal legges til grunn for prisstigning og beregningsteknisk rente ved beregning av bompengebidraget.

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

Driftskostnadene for et bompengeprojekt må ikke underestimeres i finansieringsberegningene. Driftskostnadene avhenger blant annet av kompleksitet, plassering av bomstasjoner, trafikkvolum og anleggets takstsystem. Erfaringsdata fra andre sammenlignbare bompengeprojekter vil være et hjelpemiddel til å vurdere nivået på bompengeselskapets driftskostnader. Det er her viktig å trekke på bompengeselskapenes kompetanse enten i form av innleie og/eller bruk av tilgjengelig data. Til det siste vises det til Vegdirektoratets «Årsrapport om bompenginnkreving» som gjøres tilgjengelig på autopass.no.

4.3 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 finansieringsavtalen og takstretningslinjene.

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

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

En enkel måte å gjennomføre en følsomhetsanalyse for strekningsvise prosjekter, er at alle sentrale størrelser angis med et intervall som dekker optimistisk, sannsynlig (nøkternt) og pessimistisk anslag. For å belyse spennvidden, gjennomføres deretter beregninger med hvert av disse settene med forutsetninger. Beregningen med sannsynlige verdier bør gi en innkreivingsperiode på maksimalt 15 år, og beregninger med pessimistisk anslag må ikke gi en lengre innkreivingsperiode enn ytterligere 5 år med 20 prosent takstøkning. Størrelser som det er aktuelt å analysere er:

- Investeringskostnader, investering per år, byggeperiode og starttidspunkt for innkreivning.
- Offentlige bevilgninger, andre tilskudd, tidspunkt og størrelse.
- Trafikkgrunnlag og –prognoser, herunder engangøkning, avvist trafikk og årlig vekst.
- Takstnivå.
- Driftskostnader.

For bompengefinansierte bypakker er det den fastsatte gjennomsnittstaksten og fastsatt innkreivingsstid som utgjør rammen for den bompengefinansierte bypakken, ikke estimatet av en økonomisk ramme.

4.4 Endelig lokalpolitiske vedtak, herunder eventuelle garantivedtak

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

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

Alle utkast til lokalpolitiske vedtak for fylkesvegprosjekter skal forelegges Vegdirektoratet for kvalitetssikring, jf. kap. 5.1.1. Det anbefales også at utredere av statlige prosjekter forelegger utkastene til de endelige lokalpolitiske vedtakene til Vegdirektoratet for kvalitetssikring. Dette for å redusere risikoen for feil som vil kreve enda en runde med lokalpolitisk behandling.

Maler for garantivedtak er utarbeidet og er tilgjengelig på autopass.no. Dette for å sikre at disse er tilpasset det aktuelle bompengeselskapets organisasjonsform. Vegdirektoratet mener det gir en ekstra trygghet å benytte bompengeselskapenes kompetanse i utarbeidelsen av garantitekst.

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

4.5 Ferjeavløsningsprosjekter

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

- Forhåndsinnkreving: Innkreving på ferja når det foreligger stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjekt, det vil si før bygging av prosjekt.
- Parallellinnkreving: Innkreving på ferjesambandet under bygging av ferjeavløsningsprosjekt.
- Etterskuddsinnkreving: Innkreving på veg/bruprojekt etter åpning av ny veg.

Innkreving av bompenger i ferjesambandet skal foretas som et tillegg til ferjebilletten. Dette gjelder uavhengig av type innkreving.

Tillatelse til forhåndsinnkreving av bompenger for planlegging gis før prosjektet blir besluttet startet opp. Det må utarbeides to ulike prosjekt- og finansieringsavtaler i en slik situasjon.

4.6 Innsparte ferjetilskudd

Det er etablert ordninger med alternativ bruk av ferjetilskudd ved ferjeavløsningsprosjekter for henholdsvis riks- og fylkesveger. Alternativ bruk av ferjetilskudd for fylkesvegferjer legger til rette for at fylkeskommunene kan delfinansiere slike prosjekter med midlene de får for ferjesambandet gjennom utgiftsutjevningen i inntektssystemet, se Prop. 105 S (2019-2020) Kommuneproposisjonen 2021. Beregningsperioden det skal regnes innsparing for, er satt til maksimalt 40 år. Oppdaterte retningslinjer med detaljert omtale av søknadsprosessen finnes på nettsidene til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet («Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer»).

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

Bompengeselskapene kan ikke benyttes til forskuttering av ferjeavløsningsmidler.

4.7 OPS-prosjekter

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

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

Ved planlegging av et finansieringsopplegg ved bruk av OPS-kontrakter skal følgende legges til grunn:

- Ingen betaling i byggetiden.
- Første betaling skjer ved en milepælsbetaling etter at prosjektet er ferdig bygget.

- Deretter utbetales det årlig vederlag i driftsperioden (for driftsstandard og tilgjengelighet).
- All utbetaling skjer fra kontrakter.

I tråd med Prop. 41 S (2017-2018) Gjennomføring av rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering, kan ikke risiko for kostnadsøkning i en OPS-kontrakt gjenspeiles i bompengeprosjektet. All risiko for eventuell kostnadsøkning ligger på utbygger og utbyggingskontrakter.

4.8 Ved forslag til endringer i eksisterende innkreving

Forslag om endringer i bompengeordninger som allerede er vedtatt av Stortinget, skal sendes Vegdirektoratet for avklaring. Betingelser forslaget nytt vedtak i Stortinget, kan saken etter behandling i Samferdselsdepartementet bli sendt tilbake til utredningsmiljøet for utarbeidelse av nødvendig plangrunnlag.

Forslag som vil kreve framlegg for departementet, og eventuell ny behandling i Stortinget, kan for eksempel være ønske om en utvidelse av prosjektet som gir økt rekvireringsrett, herunder økning av takster, forlengelse av innkrevingstid eller andre større endringer i finansierings- eller takstopplegget som er forutsatt ved stortingsbehandlingen av bompengeproposisjonen. Dette vil også gjelde eventuelle ønsker om etablering av flere bomsnitt ut fra trafikale hensyn.

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

Vegdirektoratet vil som oftest kunne ta beslutning i saken uten fremlegg for departementet så lenge samtlige tre punkter er oppfylt:

- Endringen er innenfor oppdragsgivers fullmakt i henhold til stortingsproposisjonen.
- Endringen er lokalt forankret.
- Endringen er innenfor ramme for fastsatte gjennomsnittstakst og/eller fastsatt innkrevingstid.

5 Kvalitetssikring og forberedelse ved framlegg for departement

5.1 Kvalitetssikring i Vegdirektoratet

Det faglige grunnlaget for et forslag om bompengefinansiering av et prosjekt, skal forelegges Vegdirektoratet for kvalitetssikring.

5.1.1 Fylkesveg

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

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

- Prinsippvedtak; Vegdirektoratet orienteres om oppstart av planlegging.
- Før endelig lokalpolitisk behandling og vedtak; Vegdirektoratet kvalitetssikrer det faglige grunnlaget. Vegdirektoratet kan gi råd i utarbeidelsen av forslag til lokale vedtak. Fylkeskommunen har et selvstendig ansvar for å sikre ekstern kvalitetssikring tilsvarende KS2 av kostnadsanslag og styringsunderlag, når kostnadsanslaget er over 1 mrd. kr, jf. [rundskriv R-108/23 av 15.03.2023 \(regjeringen.no\)](#).
- Etter lokalpolitisk behandling; Fylkeskommunen utfører nødvendig oppfølgingsarbeider og justeringer i grunnlagsmaterialet som følge av den lokalpolitiske behandlingen. Endelig utgave av grunnlagsdokumentene med utkast til proposisjonstekst sendes over til Vegdirektoratet.
- Oversendelse av proposisjonsutkast til Samferdselsdepartementet; Vegdirektoratet ferdigstiller et utkast til proposisjonstekst. Arbeidet vil skje i dialog med fylkeskommunen. Vegdirektoratet sender proposisjonsutkast til Samferdselsdepartementet. Ved statlig KS2 av inntektene vil dialogen være mellom fylkeskommunen og samferdselsdepartementet.

5.1.2 Riksveg

For riksvegprosjekter med bompenger som finansieringskilde har ikke departementet fastsatt egne retningslinjer utover at proposisjonsutkast med underliggende dokumenter skal til Vegdirektoratet for kvalitetssikring før oversendelse til departementet. Erfaringer tilsier imidlertid at oppdragsgiverne bør sikre løpende kvalitetssikring av prosjekter underveis i den lokale utrednings- og behandlingsprosessen, for å sikre at bompengesaken er i tråd med gjeldende retningslinjer før sentral behandling. Dermed kan man unngå at saken må sendes tilbake til ny lokal behandling fordi vedtak er fattet på feil grunnlag eller på grunn av andre svakheter i beslutningsgrunnlaget. Det anbefales at den statlige utredningen følger den fylkeskommunale planen for kvalitetssikring så langt som mulig.

Det understrekes at Vegdirektoratets kvalitetssikring av et bompengeprosjekt ikke erstatter utreder sitt behov for et internt kvalitetssystem. Vegdirektoratets kvalitetssikring kommer som et tillegg til denne.

5.2 Ekstern kvalitetssikring av finansieringsgrunnlag og underliggende forutsetninger

Det skal foretas ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikkgrunnlag og bompengeinntekter. KS2 er en kvalitetssikring av forprosjektets styringsunderlag og kostnadsoverslag som gjennomføres før

investeringsbeslutning og kostnadsramme eventuelt legges frem for Stortinget jf. [rundskriv R-108 av 15.03.2023 \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no). Dette gjelder riksveger, fylkesveger og/eller kommunale veger.

Kostnadsrammen anslås på grunnlag av et estimat for basiskostnader og en usikkerhetsanalyse og skal normalt settes tilsvarende P85 fra usikkerhetsanalysen, fratrukket prosjektets kuttliste. P85 tilsvarer det beløpet som gir 85 prosent sannsynlighet for å unngå overskridelse.

Detaljert plassering av bomstasjoner og andre reguleringstiltak som er nødvendige av hensyn til bompengeneinnkrevingen, skal avklares i tilknytning til den lokale behandlingen av bompengesaken.

Når en bypakke fremmes for Stortinget, skal det foreligge godkjent plangrunnlag og kostnadsoverslag for ett eller flere av de høyest prioriterte prosjektene.

5.3 Forberedelse før stortingsbehandling

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

For fylkeskommunale prosjekter er det Vegdirektoratet som etter kvalitetssikring, sender utkastet til departementet. For riksvegprosjekter er det den som har ansvaret for utredningen (dvs. Statens vegvesen eller Nye Veier) som sender denne til departementet, etter kvalitetssikring av Vegdirektoratet.

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

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

Utredningsmiljøene kan finne oppdatert mal for nødvendige vedtak på www.autopass.no

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

6 Oppstart, drift og avvikling

6.1 Oppstart av et bompengeprojekt

Vegdirektoratet mottar en delegert fullmakt fra Samferdselsdepartementet til gjennomføring av stortingsvedtak for et bompengeprojekt. Deretter utarbeides en prosjektavtale som sendes det aktuelle bompengeselskapet for vurdering. Avtalen undertegnes så snart partene er enige om innholdet.

Stortingets behandling av bompengeprojektet er førende for finansierings- og innkreivingsopplegget. Stortingsproposisjonen rangerer foran tidligere gitte føringer og fastsatte takstretningslinjer. Generelle rammevilkår følges der det ikke er gitt eksplisitt omtale i bompengeproposisjonen.

Etter at prosjektavtalen er signert, utarbeider bompengeselskapet et utkast til finansieringsavtale som sendes den aktuelle oppdragsgiver. Hvem som er oppdragsgiver i det enkelte prosjektet, går fram av prosjektets stortingsproposisjon.

Spørsmål knyttet til forhold mellom utbyggerne om tilretteleggingsansvar, rekvireringsbehov med videre, må avklares internt mellom vegeierne. Kommunikasjonen mot bompengeselskapet skal kun gå via den part som innehar oppdragsgiveransvaret. I bompengepakker gjelder dette også i takstspørsmål.

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

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

6.2 Nærmere om ansvarsfordeling ved innkreiving av bompenge

All bompengennekreiving på det offentlige vegnettet skal skje gjennom AutoPASS Samvirke.

En oppdragsgivers rett til rekvirering av bompenge er regulert gjennom en finansieringsavtale mellom den aktuelle oppdragsgiver og bompengeselskap. Diskusjonspunkter mellom partene ved inngåelse av en finansieringsavtale med vedlegg er oppdragsgivers rekvisisjonsplan, plikter knyttet til tilrettelegging og tilbakeføring av infrastrukturen.

På riks- og fylkesveg er Statens vegvesen skiltmyndighet. Vegeier er ansvarlig for at skiltingen er i tråd med [vegnormal N300: Trafikkskilt](#). På kommunalt vegnett har kommunen selv ansvar for skilting ved bomstasjoner.

Det er AutoPASS-utstederne som på vegne av bompengeselskapene står for fakturering av bompasseringer av kjøretøy med brukeravtale og brikke. Bompengeselskapene har selv ansvaret for fakturering av bompasseringer fra kjøretøy uten brukeravtale og brikke.

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

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

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

6.3 Nærmere om bompengeselskapets risikohåndtering

Omtalen i dette kapitlet gis etter føringer gitt ved stortingsbehandlingen av Prop. 1 S (2016-2017)/ Innst. 13 S (2016-2017).

6.3.1 Takstvedtak ved oppstart av innkrevingen og ved endring av takstopplegg

Bompengeselskapet må sikre at det foreligger et takstvedtak i god tid før oppstart av innkreving. Bompengeselskapet søker takstendringer i tråd med forutsetninger gitt i prosjektavtalen. Vegdirektoratet behandler søknad og er vedtaksmyndighet.

I prosjekter med etterskuddsinnkreving vil bompengeselskap ved oppstart av innkreving ha informasjon om lånebetingelser og samlet gjeld. Søknad om takstvedtak fra bompengeselskap skal baseres på oppdaterte vurderinger av økonomien i prosjekt der samlet gjeld og lånebetingelser hensyntas. Det tas høyde for usikkerhet om trafikktutvikling og renteutvikling. På bakgrunn av nye beregninger kan det foreslås endringer i gjennomsnittstakst som lå til grunn i bompengeproposisjon, men innenfor fastsatte rammer for takstendringer.

Vegdirektoratet kan fatte vedtak om takster som avviker fra det som lå til grunn i bompengeproposisjonen så lenge dette er innenfor proposisjonens rammer. Dette forutsetter at det foreligger tilslutning fra garantisten(e) og eventuelle berørte parter. Ved likevekt for og mot en endring, vil garantistenes uttalelse bli tillagt ekstra vekt.

I bypakker med miljødifferensierte takster kan oppdragsgiver ta initiativ overfor bompengeselskapet om endringer i takster. Bompengeselskapet har da ansvar for å klargjøre overfor oppdragsgiver de konsekvenser dette har for rekvisisjonsplanen. I bypakker skal søknader om takstendringer følges av tilslutning fra garantister og kommuner/fylkeskommuner som er representert i prosjektets styringsgruppe. Om nødvendig kan bompengeselskapet be oppdragsgiver av en bypakke om å koordinere framskaffelsen av nødvendig tilslutning til takstendring.

Bompengeselskap sender søknad til Vegdirektoratet. Ved søknad om endringer av gjennomsnittstaksten skal søknad følges av dokumentert tilslutning fra garantisten(e). Forutsatt omtale i stortingsproposisjon kan gjennomsnittstaksten i strekningsvise prosjekter økes med inntil 20 prosent i forhold til den gjennomsnittstaksten som lå til grunn for stortingsbehandlingen av prosjektet. Det er ingen nedre grense for å redusere gjennomsnittstaksten. I takstvedtak for bypakker med parallellinnkreving benyttes den gjennomsnittstaksten som lå til grunn for stortingets behandling av saken. Byggekostnadsindeks for veganlegg legges til grunn for prisvekst inntil innkreving starter. Etter dette brukes konsumprisindeks.

6.3.2 Evaluering av takstvedtak

Etter ett til to års drift av bompengennkrevingen vil trafikkvolum og fordeling på takstgrupper, takstklasser og effekten av ulike ordninger for fritak og reduserte takster være kjent. På bakgrunn av dette skal bompengeselskapet i prosjekter med etterskuddsinnkreving foreta nye vurderinger av

nødvendig gjennomsnittstakst, med hensyn til nedbetaling av lånet innen fastsatt tidsramme for bompengeneinnkrevingen. Om ønskelig kan vurderingen skje i dialog med Vegdirektoratet.

Eventuell søknad om justeringer av gjennomsnittstakst og grunntakster, med tilslutning fra eventuelle garantister, sendes Vegdirektoratet.

6.3.3 Takstjustering i henhold til prisstigning

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

I bypakker må det foreligge lokalpolitisk tilslutning for prisjusteringen, før nytt takstvedtak kan fattes av Vegdirektoratet. Lokalpolitisk tilslutning kan gis i form av en fullmakt som gjelder for hele innkrevingsperioden.

6.3.4 Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst

Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene for å sikre økonomien i prosjektet. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra eventuelle garantist(er), før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak. I bypakker må det foreligge lokalpolitisk tilslutning fra berørte kommuner. Garantist og berørte parter kan gi sin tilslutning i form av en fullmakt som gjelder for hele innkrevingsperioden.

6.3.5 Endring av gjennomsnittstakst

Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig bedre eller dårligere enn forutsatt kan det være aktuelt å endre gjennomsnittstaksten. Et takstvedtak om nedsetting av gjennomsnittstaksten betinger tilslutning fra garantisten(e). Utelatt prisjustering av gjennomsnittstaksten over en lengre periode vil i realiteten medføre en redusert gjennomsnittstakst for prosjektet. Å utelate prisjustering over en lengre periode betinger derfor tilslutning fra garantisten(e), før Vegdirektoratet kan godkjenne dette.

6.4 Avvikling av en bompengeneinnkreving

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

Avvikling av et bompengeprojekt er avhengig av om et bompengeselskap er organisert etter prosjekt- eller konsernmodellen. Er innkrevingen organisert som et prosjekt er det prosjektet som må avvikles, men er innkrevingen lagt til et eget datterselskap må selskapet avvikles. I begge tilfellene må det skilles mellom den tekniske og den juridiske avviklingen av bompengeprojektet. Det er bompengeselskapenes ansvar å sikre avviklingen av egen innkreving innenfor de rammer som er gitt i prosjektavtalen.

Det er anledning til å beregne inntil om lag én måneds ekstra innkreving for å dekke uforutsette ekstraavgifter og/eller dekke svikt i bompengeneinntekter.

Avviklingskostnader omfatter både bompengeselskapets egne kostnader knyttet til selve bompengennekkingen og oppdragsgivers avvikling av sin del av vegkantutstyret. I planen for avviklingen av vegkantutstyret må selskapet derfor innhente nødvendige innspill fra oppdragsgiver om rekvireringsbehovet ved istandsetting av veg etter avsluttet bompengennekking.

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

Et bompengeselskap har ansvar for kunngjøring av avslutning i innkrevingen overfor trafikantene. I forbindelse med avvikling skal det fra første stund gis klar og tydelig informasjon til alle passerende kjøretøy om at innkrevingen er avsluttet, noe som kan inkludere demonterte/tildekkede skilt. Det er derfor viktig å sikre at oppdragsgiver er tilstrekkelig informert om sluttdato.

Leverandører av vegkantutstyr, kjerneløsningen og andre relevante aktører må gis varsel om sluttidspunktet i god tid, slik at de kan forberede en systemteknisk avslutning.

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

6.5 Disponering av eventuelle gjenværende midler

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

For bompengeprosjekter som gjelder fylkesveg, stilles gjenværende midler til rådighet for fylkeskommunen, som i samråd med berørte kommuner skal bruke midlene til vegformål i det området bompengene er innkrevd.

7 Godkjenning og oppfølging av aktører

7.1 Godkjenning i AutoPASS Samvirke

Vegdirektoratet er ansvarlig for godkjenning av aktørene og bruk av teknisk utstyr i AutoPASS Samvirke. Gjennom bompenggeavtale med staten om bompenggeinnkreving og utstederforskriften, er bompengeselskap betraktet som godkjente operatører i Samvirket. Ferjeselskaper kan også godkjennes som operatører i Samvirke, men disse må søke Vegdirektoratet om godkjenning.

Selskaper som ønsker å drive utstedervirksomhet i Norge, må søke om godkjenning etter utstederforskriftens bestemmelser.

Utstederforskriften fastsetter tre ulike former for godkjenning, med hvert sitt søknadsløp:

- Norske og utenlandske selskap som ønsker å drive utstedervirksomhet i Norge innenfor AutoPASS Samvirke kan bli godkjent av Statens vegvesen, jf. § 21.
- Selskap som allerede er godkjent som EETS-utsteder i sitt hjemland behøver kun driftsgodkjenning av Statens vegvesen for å drive utstedervirksomhet i Norge, jf. § 22.
- Norske selskap som ønsker å bli godkjent som EETS-utsteder kan søke Statens vegvesen om det, jf. § 24.

Godkjente aktører i AutoPASS Samvirke må informere Vegdirektoratet om teknisk utstyr som benyttes i samvirke. Dette gjelder vegkantutstyr, brikker og selskapenes baksystemer som skal kobles mot annet godkjent utstyr i Samvirket.

Saksbehandlingsprosesser for å bli godkjent som aktør og/eller informere om teknisk utstyr i samvirket er nærmere spesifisert i en egen områdeerklæring som er tilgjengelig på autopass.no.

7.2 Oppfølging

Vegdirektoratet har ansvar for oppfølging av AutoPASS-utstedere og teknisk utstyr som er godkjent etter utstederforskriftens bestemmelser.

Vegdirektoratet følger opp bompengeselskapenes drift etter bompenggeavtalen og det enkelte prosjekt etter prosjektavtalen. Når det gjelder oppfølgingen av innkrevingen i det enkelte prosjekt benyttes den faktiske gjennomsnittsinntekten som indikator på økonomien i prosjektet.

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

8 Kilder og dokumenter

8.1.1 Dokumenter (proposisjoner, stortingsmeldinger og innstillinger)

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Norsk Veg- og trafikkplan 1990-93	St.meld. nr. 32 (1988-89) og Innst. S. nr. 214 (1988- 89)	• Drøfting av ulike finansieringsmodeller for veg inkl. bompenger. • Prinsipper knyttet til bompengefinansiering inkl. bl.a. lengde på innkrevingsperiode, takstretningslinjer, hva som skal til for at en sak kan fremmes, takster, nytteprinsippet, selskapenes ansvar mv.
Om endringer i rammebetingelser for bompengeprojekter	St.meld. nr. 46 (1990-91) og Innst. S. nr .16 (1991-92)	• 15 års innkrevingsstid og 20 år i spesielle tilfeller • Takstmyndighet delegert til Vegdirektoratet fra 1. mars 1991. • Forhåndsinnkreving i ferjeavløsningsprosjekter • Bruk av bompengeinntekter på samme utvidede måte som riksveginvesteringer. • Takstretningslinjer, herunder drøfting av klageinstans. • OPS • Hovedprinsipp at bompenger skal dekke minst 50 prosent av investeringskostnadene ved finansiering av et bompengeprojekt. • Ønske om lovfesting av at bompenger kan benyttes til investeringer i bane.
Om bompengefinansiering av Lærdal- Fodnes – Mannhiller – Kaupanger og Sunnfjordtunnelen i Sogn og Fjordane	St.prp. nr. 63 (1991-92) og Innst. S. nr. 207 (1991-92)	• Om hvem som bærer ansvaret ved overskridelse i bompengeprojekter, herunder prinsipper for fordeling av merutgift og tiltak ved inntektssvikt for bompengeselskapet ved gitt garanti (20 pst økning i taktene og/eller utvidet innkrevingsstid på 5 år). • Prinsipper for saksbehandling bl.a. i forhold til takstendring.
Statsbudsjettet for 1993	St.prp. nr. 1 (1992-93) og Budsjett-innst. S nr. 14 (1993-94)	• Bompengeselskap uten offentlig garanti kan ta opp lån i utenlandsk valuta.
Om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97	St. meld. 34 (1992-93) og Innst. S. nr. 232 (1992-93)	
Om lov om endringer i vegloven av 21. juni 1963	Ot.prp. nr. 5 (1993-94) og Innst. S. nr. 2 (1993-94)	• Åpning for å bruke bompenger til investering i anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk på jernbane herunder sporveg og tunnelbane.
Nasjonal transportplan 2002-2011	St.meld. nr. 46 (1999-2000) og Innst. S. nr. 119 (2000-2001)	• Bompengefinansiering bør fortsatt være et supplement ved finansieringen av nye veger • Avvikling av ordningen med kompensasjon for bompasering. • Det enkelte prosjekt i «pakker» må tilfredsstille kravene til plangrunnlag. • Ferjeavløsningsprosjekter. • OPS.

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Statsbudsjettet for 2002	St.prp.nr. 1 (2001-2002) og Budsjett-innst. S nr. 14 (2001-2002)	Forsøk i byområder.
Om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet	St.prp. nr. 76 (2001-2002) og Innst. S. nr. 45 (2002-2003)	Alternativ bruk av bompenger.
Om en del saker på Samferdselsdepartementets område	St.prp. nr. 67 (2002-2003) og Innst. S. nr. 272 (2002-2003)	Alternativ bruk av ferjetilskudd.
Nasjonal transportplan 2006-2015	St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Innst. S. nr. 240 (2003-2004)	- Innskjerping av retningslinjene for nytteprinsippet mv. - Alternativ bruk av ferjetilskudd. - Innkrevingsordning mv.
Om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet i Møre og Romsdal	St.prp. nr. 69 (2003-2004) og Innst. S. nr. 261 (2003-2004)	Alternativ bruk av ferjetilskudd.
Om lov om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23	Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) og Innst. nr. 26 (2007-2008)	Åpner for bruk av bompenger til driftstiltak for all rutegående kollektivtransport i et byområde, inkludert jernbane. Dette omfatter tilskudd til kollektivtrafikk, investeringer i og vedlikehold av kollektivmateriell samt vedlikehold av anlegg og installasjoner for kollektivtrafikk. Det må foreligge en helhetlig og samordnet plan trafikksystem, herunder for strategi for videre drift etter opphør av bompengeneinnkrevinga. Det skal rapporteres på om planen er oppnådd.
Nasjonal transportplan 2010-2019	St. meld. nr. 16 (2008-2009) og Innst. S. nr. 300 (2008-2009)	- Nytteprinsippet, bomstasjon på sideveg - Presisering av at innkrevingsperioden skal være 15 år og at hovedregelen er etterskuddsinnkreving. - Eurovignettdirektivet. - Alternativ bruk av ferjetilskudd.
Endringer i veglova og vegtrafikkloven	Prp. 81 L (2011-2012) og Innst. 290 L (2011-2012)	Kommuner kan bruke bompengeneinnkrevingen for å redusere trafikken i perioder med høy luftforurensing – beredskapstakster.
Nasjonal transportplan 2014-2023	Meld. St. 26 (2012-2013) og Innst. 450 S (2012-2013)	- Brukerfinansiering. - Sammenheng mellom betaling og nytte. - Bompenger til jernbane. - Plassering av bomstasjoner. - Innkrevingspunkt. - Innkrevingsperiode og takstnivå. - Tidsdifferensierte takster – kjøprising. - Bruk av bompengefinansiering i byområder. - Et felles regelverk for trafikantbetaling i by.
Endring i vegloven	Prop. 82 L (2016-2017) og Innst. 299 L (2016-2017)	§ 27 åpner for bompenger som trafikkregulerende virkemiddel i byområder, herunder miljødifferensiering av takster.
Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak	Prop. 87 S (2017-2018) og Innst. 380 S (2017-2018)	Nullutslippskjøretøy skal ha takst på mellom 0 og 50 % av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Nasjonal transportplan 2018-2029	Meld. St. 33 (2016-2017) og Innst. 460 S (2016-2017)	- Bompengereform. - Nullutslippskjøretøy. - Miljø- og tidsdifferensierte takster. - Bymiljøavtaler/byvekstavtaler. - Bypakker i mindre byområder.
Gjennomføring av rv 555 Sotrasambandet i Hordaland som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering	Prop. 41 S (2017-2018) og Innst. 270 S (2017-2018)	I OPS-prosjekter vil bompengeselskapet ha inntektsrisikoen for bompengeinntektene.
Melding til Stortinget. På rett vei. Reformen i veisektoren.	Meld. St. 25 (2014-2015) og Innst. 362 S (2014-2015)	- Utbyggingsselskap for veg. - Rammeverk for offentlig-privat-samarbeid. - Bompengereform.
Kommuneproposisjonen for 2016	Prop. 121 S (2014-2015) og Innst. 375 S (2014-2015)	I innstillingen åpnes det for innkreving utover 20 år i ferjeavløsningsprosjekter på fylkesveg.
Endringer i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet	Prop. 19 S (2015-2016)	Om alternativ bruk av ferjetilskudd på riksveg.
Statsbudsjettet 2016	Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) og Innst. 13 S (2015-2016)	- Opprettelse av Nye Veier AS. - Etablering av fem nye bompengeselskap. - Utskilling av utstederrollen. - Endret takst- og rabattstruktur. - Kriterier for inndeling i takstklasser.
Statsbudsjettet 2017	Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017)	- Rabatt for M1 kjøretøy uavhengig av vekt. - Om risikohåndtering og bruk av gjennomsnittstakst. - Alternativ bruk av ferjetilskudd. - Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprojekt som er behandlet av Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for tilskuddsordninga på kap. 1330, post 75 (senere kap. 1320. post 73) og rutinene for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner som ble fastlagt gjennom behandlingen av Prop. 1 S (2016-2017). - Beregningstekniskrente settes til 5,5-6,5 prosent.
Statsbudsjettet 2018	Prop. 1 S (2017-2018) og Innst. 13 S (2017-2018)	Kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.
Statsbudsjettet 2019	Prop. 1 S (2018-2019) og Innst. 13 S (2018-2019)	Ferjeavløsningsmidler.
Endringer i vegtrafikkloven	Prop. 6 L (2018-2019) og Innst. 73 L (2018-2019)	Parkeringsavgift for nullutslippsmotorvogner.
Endring av Prop. 1 S (2019-2020) Statsbudsjettet 2020 under SD og KMD	Prop. 1 S Tillegg 1 (2019-2020)	Fra 2020 avvikles sams vegadministrasjon og den delen av sams vegadministrasjon som gjelder fylkesveier, overføres til fylkeskommunene.
Kommuneproposisjonen 2021	Prop. 105 S (2019-2020)	Om ferjeavløsningsmidler.

Sak	Prop/meld. og innst	Merknad:
Statsbudsjettet 2023	Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Innst. 13 S (2022–2023)	• Endring i betaling fra nullutslippskjøretøy. • Maksimal betaling fra nullutslippskjøretøy er 70 prosent av det konvensjonelle kjøretøy betaler. • For takstopplegg med miljødifferensiering er utgangspunktet takstklasse bensin/Euro VI for henholdsvis takstgruppe 1 og 2.
Nasjonal transportplan 2025-2036	Meld. St. 14 (2023-2024) og Innst. 439 S (2023-2024)	• Den samlede bompengebelastningen i et område bør vurderes både i forbindelse med fremlegg av meldinger om Nasjonal transportplan og i den videre planleggingen av bompengeprojekter. • Forslag til endringer av takstsystemet som betinger nærmere utredning og proposisjonsbehandling.

8.1.2 Brev fra/til Samferdselsdepartementet

Brev	Kommentar
Brev av 26. mars 1990: Vurdering fra Lovavdelingen om tidsdifferensierte bompengesatser mv	• Takst. Tidsdifferensiering så lenge det ikke primære mål er å være trafikkregulerende (Vegtrafikkloven endret).
Brev av 5. februar 1991 med vedlegg: Delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprojekter	• Delegering av takstmyndighet.
Brev av 21. april 1992: Takstretningslinjer for bompengeprojekter	• Takst. Div. endringer i takstretningslinjene, herunder i forhold til passasjerbetaling i ferjeavløsningsprosjekter mv.
Brev av 28. august 1992: Fritak for funksjonshemmede for betaling av bompenger	• Takst. Ny fritaksordning.
Brev av 18. januar 1995: Myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak	• Takst. Delegering av ansvar.
Brev av 23. desember 1996: Fritak for bompenger for elbil	• Takst. Ny fritaksordning.
Brev av 8. januar 2003: Arbeidet med Bybanen i Bergen	• Alternativ bruk av bompenger (innholdet i transportmessig beste tilbudet).
Brev av 15. september 2006: Forflytningshemmede i trekantsambandet	• Takst
Brev av 30. mars 2007: Tilleggsavtale mellom Norge og NATO om opprettelse av drift av internasjonale militære hovedkvarter	• Takst. Det gis ikke fritak for NATO- kjøretøy.
Brev av 11. juni 2008: Oslopakke 3 takst for maxitaxier	• Takst. Maxitaxi behandles på samme måte som lett taxi i Oslopakke 3.
Brev av 13. oktober 2008: Hydrogenbiler og bompenger	• Takst. Ny fritaksordning.
Brev av 22. mai 2009: 10 prosent rabattsystem AutoPASS	• Takst. Brikkerabatt.
Brev av 03. juli 2009: Ekstern kvalitetssikring i Tidligfase (KS1) – rammer i samband med neste rullering av Nasjonal transportplan	• KS1

Brev	Kommentar
Brev av 11. september 2009: Etatenes oppfølging av krav til nye bypakker	• Krav til bypakker
Brev av 19. februar 2010: Forvaltningsreformen – styring av investeringsprosjekter på fylkesvegnettet	• Ekstern kvalitetssikring og fylkesvegprosjekter
Brev av 23.februar 2010: Betaling av bompenger for diplomater i Oslo-pakke 3	• Takst. Innføring av nytt fritak.
Brev av 16. desember 2011: Retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprojekter	• Takst. Ny rabattordning med innføring av passeringstak.
Brev av 14. juni 2012: Bompengefinansiering av jernbane.	• Alternativ bruk av bompenger. Samferdselsdepartementet legger til grunn at bompenger i bypakker kan brukes til jernbane med samme forutsetninger som for trikk, bybane og T-bane.
Brev av 10. september 2012: Kjøprising	• Vurdering av handlingsrom.
Brev av 14. november 2012: Forutsetninger om lånerente i bompengeproposisjoner.	• Ved beregning av bompengedraget skal beregningsteknisk lånerente skal settes til 5,5 prosent de første 10 årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent.
Brev av 17. mars 2017: Ny rolle og ansvarsdeling i bompengesektoren	• Orientering om ny rolle- og ansvarsfordeling i bompengesektoren.
Brev av 6. juli 2017: Nye systemløsninger	• SVV har ansvar for å anskaffe og få på plass den felles kjerneløsningen- bompengeselskapene skal overta ansvaret for kjerneløsningen når den er kommet i drift. • Utstederrollen skal skilles fra RBPS.
Brev av 21. desember 2018: Endringer i takstretningslinjer	• Takst. Endringer i fritaksordningen.
Brev av 2. april 2019: Differensiering av bomtakster for nullutslippskjøretøy og biogassdrevne tunge kjøretøy.	• Takst. Nullutslippskjøretøy.
Brev av 28. februar 2018: Overordnede måleindikatorer (KPIer) for oppfølging av de regionale bompengeselskapene	• KPI-rapportering skal være på aggregert nivå for hvert regionalt bompengeselskap, men likevel kunne skille mellom kostnadene i ulike typer prosjekt. • KPI- måleindikatorer supplement til den årlige rapporteringen.
Brev av 4. juni 2018: Bompengereformen - noen oppfølgingspunkter	• Fem bompengeselskap • Oppfølging av Bompengeselskapene • Rolle- og ansvarsdeling i ny organisering • Ny takst- og rabattstruktur • Utskilling av utstederrollen
Brev av 13. desember 2017: Garantivedtak	• Innhold i garantivedtak fra fylke og kommune.
Brev av 22. desember 2017: Statsbudsjettet 2018 - Tildelingsbrev	• Forskuttering av riksvegprosjekter med bompenger skal normalt ikke forekomme. Fra og med Statsbudsjettet 2020 – Tildelingsbrev skal ikke forskuttering av riksvegprosjekter med bompenger forekomme.

Brev	Kommentar
Brev om delegasjon av myndighet for oppfølging av bompengesavtalen: • brev av 16. november 2018: Bompengeselskapet Nord • brev av 18. desember 2017: Ferde • brev av 23. november 2017: Fjellinjen • brev av 23. november 2017: Vegamot • brev av 23. november 2017: Vegfinans	• Delegasjon av myndighet til å følge opp bompengesavtalen.
Brev av 18. juni 2019: Innstramming av bruk av bom på sideveg.	• Prosjekt som krever bom på sideveg skal avklares med Samferdselsdepartementet.
Brev av 14. november 2019: Presisering av finansiering av prosjekter med bom på sideveg.	• Innstramming i bruk av bom på sideveg når det gjelder finansiering av riksvegprosjekter.
Supplerende tildelingsbrev nr. 1 av 2. januar 2020: Oppfølging av regjeringspartienes bompengesavtale.	• Krav om 20 prosent egenandel for kommunale/fylkeskommunale prosjekter i en bypakke. Prosjekter i en bypakke skal gis i prioritert rekkefølge. • Prosjektene skal gjennomføres innenfor fastsatt økonomisk ramme. Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i bypakker skal håndteres ved kutt i porteføljen, og ikke ved økte takster og/eller forlenget innkreving.
Supplerende tildelingsbrev nr. 6 av 17. april 2020: Håndtering av bompengesaker på fylkesveg.	• Ulik prosess for kvalitetssikring av riksvegs- og fylkesvegprosjekter.
Supplerende tildelingsbrev nr. 7 av 21. juni 2021: Arbeid med bompengesproposisjoner for fylkesvegprosjekter.	• Rutiner overfor Samferdselsdepartementet når det gjelder forslag til bompengefinansiering av fylkeskommunale prosjekter.
Brev av 5. juli 2022: Delegering av fullmakt til å fatte takstvedtak knyttet til gassdrevne kjøretøy (GA) i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy).	• Takst. Innføring av egen takstklasse for gass i takstgruppe 2 i miljødifferensierte takstopplegg.
Brev av 21. april 2023: Fritak for Natokjøretøy.	• Takst. Ny fritaksordning.
Brev av 12. mai 2023: Endring i takstretningslinjene.	• Takst. Timesregel – ikke betinget gyldig brukeravtale og brikke der timesregelen brukes som avbøtende tiltak for nytteprinsippet.
Brev av 8. september 2023: Åpner for at det lokalt kan besluttes reduserte takster/fritak for gassdrevne kjøretøy (GA) i takstgruppe 2 og el-varebiler (N1) i takstgruppe 1.	• Takst. Nye rabattordninger.
Brev av 13. november 2023: Om beslutning vedr. takst for nullutslippskjøretøy når flere ulike lokalpolitiske vedtak.	• Takst. Flertallet beslutter om takst for nullutslippskjøretøy. Garantistene veier tyngst.
Brev av 21. Mars 2025: "Spørsmål om definisjon på «hverdager» i AutoPASS prissystem	• Takst. Definisjon av hverdag og helgedag.

8.1.3 Andre dokumenter

Dokument	Merknad
Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer	• Fastsatt av Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 22.02.2016, sist revidert 10.11.2017.
AutoPASS-regulativet for ferjetakster	• Takst på ferjer i samband hvor betaling med - brikker er mulig.

8.1.4 EU-direktiv

Dokument	Merknad
Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2022/362 av 24. februar 2022 om endringer i direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, om avgifter på kjøretøy som benyttes på definert infrastruktur (Eurovignett-direktivet)	• Avventer norsk posisjon.
Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2019/520 av 19. mars 2019, om interoperabilitet mellom elektroniske vegavgiftssystemer og om å lette utveksling over landegrensene om opplysninger om manglende betaling av vegavgifter i Unionen (EETS-direktivet)	• Avventer avklaringer mot andre EFTA-land.