



Områdeerklæring for AutoPASS Samvirke

Endringslogg

Versjon	Dato	Beskrivelse
1.7	01.01.2025	Oppdatering av språk og innhold. Endret kapitel C3, oppdatert bestemmelser som gjelder garanti. Tatt ut EasyGO samarbeidet og endret navn på vedlegg 2C til 2A.
1.8	02.02.2026	Endringene i områdeerklæringen omfatter oppdaterte henvisninger på grunn av endringer i ustederforskriften, fjerning informasjon som er vurdert overflødig i punkt C1 og D4, samt språklige endringer og presiseringer

Innhold

Del A	Beskrivelse av den norske bompeng- og ferjeordningen – AutoPASS Samvirke	7
A 1.	Lovgrunnlag	7
A 2.	Om AutoPASS Samvirke	8
A 3.	Bompenger	9
A 3.1	Innkrevning av bompenger	9
A 3.2	Inngåelse av brikkeavtale	9
A 3.3	Fastsettelse av bompengetakster	10
A 4.	Ferjebetaling på offentlige ferjesamband i Norge	10
A 4.1	Priser og prisingsregler for AutoPASS på ferje	10
A 5.	Lokale avtaler	10
A 6.	AutoPASS-utsteder og EETS-utsteder	11
Del B	Tekniske spesifikasjoner og prosedyrer	12
B 1.	Tekniske spesifikasjoner	12
B 1.1	Krav til elektronisk brikke (OBE)	12
B 1.2	Operatørens plikt til å akseptere bruk av utstyr og systemer	12
B 1.3	Operatørens overføring av gyldige avtalepasseringer	12
B 1.4	Krav til sikkerhet	13
B 1.5	Krav til statusliste	13
B 1.6	Datautveksling via AutoPASS HUB	13
B 1.7	Krav til testing	14
B 2.	Prosedyrer og tjenester	14
B 2.1	Prosedyrer for kundefølgende og henvendelser	14
B 2.2	Produksjon, lagring og utveksling av salgsbilag	14
B 2.3	Tilgang til bilder	14
B 3.	Krav til tjenestenivå	14
Del C	Merkantile og administrative forhold	15
C 1.	Prinsipper for kostnader/kostnadsdeling	15
C 1.1	Kostnader/kostnadsdeling i forbindelse med testing	15
C 1.2	Eksempler på situasjoner der testing er nødvendig	15
C 1.3	Særlig om overholdelse av tidsplan i forbindelse med godkjenning av utsteder	15
C 1.4	Særlig om betaling av bompenger i forbindelse med godkjenning av utsteder	15
C 2.	Utsteders godtgjørelse	16
C 2.1	Utstedergodtgjørelse for avtalepasseringer	16
C 2.2	Godtgjørelse for annen bruk av elektronisk brikke	16

C 2.3	Felles krav til AutoPASS-utsteders faktura til operatør	16
C 3.	Garantier	17
C 4.	Oppgjør mellom utsteder og operatør for passering og ferjebilletter.....	17
C 5.	Tidsfrister og overføring av ansvar og risiko.....	18
C 5.1	Overføring av ansvar og risiko ved endring av status på avtale/brikke	18
C 5.2	Tidsfrister for overføring av passeringer/ferjebilletter	18
Del D	Søknadsprosess for godkjenning som AutoPASS- og EETS-utsteder	19
D 1.	Søknadsprosess for å bli operativ AutoPASS-utsteder	20
D 2.	Godkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 21	21
D 3.	Driftsgodkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 22	22
D 4.	Prosess for søknad om å bli godkjent som EETS-utsteder etter § 24	23
D 5.	Idriftsettelse av AutoPASS-utsteder etter godkjenning	24
D 6.	Språk	24
Del E	Vedlegg.....	25

Om dette dokumentet

Dette dokumentet er utarbeidet på bakgrunn av utstederforskriftens § 30. Etter denne bestemmelsen skal det utarbeides og ajourføres en områdeerklæring for AutoPASS Samvirke som omfatter samtlige av operatørene som er en del av samvirket.

Områdeerklæringen skal inneholde følgende informasjon, jf. utstederforskriften § 30:

- a) Prinsipper for kostnadsfordeling forbundet med utstедers tilknytning til og deltakelse i AutoPASS Samvirke.
- b) Krav til utsteder om bankgarantier eller tilsvarende finansielle instrumenter.
- c) Prinsipper for håndtering av passeringer.
- d) Tekniske og operasjonelle krav, herunder eventuelle tjenestenivåavtaler (SLA).
- e) Fakturerings- og betalingsvilkår.
- f) Forretningsvilkår, herunder utstedergodtgjørelse.

Områdeerklæringen er rettet mot selskaper som ønsker å søke om å bli AutoPASS-utsteder, jf. utstederforskriftens §§ 21 og 22. Den gjelder også for selskaper som ønsker å søke Vegdirektoratet om å bli godkjent som EETS-utsteder, jf. utstederforskriften § 24.

Områdeerklæringen er også rettet mot operatører og AutoPASS-utstedere i AutoPASS Samvirke.

Områdeerklæringen er delt inn i følgende fem deler:

- A. Generell beskrivelse av den norske bompeng- og ferjeordningen.
- B. Tekniske spesifikasjoner.
- C. Merkantile og administrative forhold.
- D. Søknadsprosedyre.
- E. Vedlegg.

Del A er kun til informasjon.

Delene B–E inneholder krav som aktørene må oppfylle.

I tabellen nedenfor er det gitt en oversikt over de innholdsmessige kravene til Områdeerklæringen, jf. utstederforskriften § 30, og hvor disse er ivaretatt i områdeerklæringen:

Utstederforskriften § 30	Områdeerklæringen
a. Prinsipper for kostnadsfordeling forbundet med utstедers tilknytning til og deltagelse i AutoPASS Samvirke.	Prinsippene fremgår av punkt C1 og C2 i områdeerklæringen.
b. Krav til utsteder om bankgarantier, eller tilsvarende finansielle instrumenter.	Dette fremgår av områdeerklæringens punkt C3.
c. Prinsipper for håndtering av passeringer.	Prinsipper fremgår av punkt B.1.3, B.1.4 og C5.
d. Tekniske og operasjonelle krav, herunder eventuelle tjenestenivå avtaler (SLA).	Tekniske og operasjonelle krav fremgår under områdeerklæringen Del B. Informasjon om eventuelle tjenestenivåavtaler fremgår av områdeerklæringen B3.
e. Fakturerings- og betalingsvilkår.	Dette fremgår under områdeerklæringens punkt C2.3 og C4.
f. Forretningsvilkår, herunder utstedergodtgjørelse.	Forretningsvilkår, herunder utstedergodtgjørelse, fremgår av områdeerklæringen punkt C2.

Endringer i områdeerklæringen

Dokumentet er utarbeidet og forvaltes av Statens vegvesen ved Myndighet og regelverk. Gjeldende og oppdatert versjon av områdeerklæringen er tilgjengelig på autopass.no.

Statens vegvesen har gjennom utstederforskriften hjemmel til å fastsette krav til innhold i områdeerklæringen (§ 4), samt tekniske og operasjonelle krav (§ 30). Områdeerklæringen kan sendes på høring ved endringer i dokumentet. I tilfeller der endringene omfatter interne prosesser hos Statens vegvesen kan det besluttes å ikke foreta en høring. Når aktørene i AutoPASS Samvirke blir direkte berørt vil områdeerklæringen bli sendt på høring. Vedlegg for prosedyre for økonomisk oppgjør (2A) og for kunde- og klagebehandling (2B) vil alltid sendes ut på høring til aktuelle parter ved endringer.

Del A Beskrivelse av den norske bompeng- og ferjeordningen – AutoPASS Samvirke

Beskrivelsen i Del A er kun til informasjon. Denne delen oppdateres kun ved endringer i lovgrunnlag, større strukturelle endringer eller lignende. Del A viser til dokumenter eller nettsteder der eksakt informasjon finnes.

A 1. Lovgrunnlag

Oversikten under viser noen sentrale lover og forskrifter for bompenger, ferjer og utstedervirksomhet i Norge. Norge har gjennom EØS-avtalen tilsluttet seg sentrale EU-direktiv på området.

Lov/forskrift/annet	Område/relevans
Lov av 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova)	Veglova § 27 er hjemmelsgrunnlag for bompengeneinnkreving på offentlig vei. § 62 hjemler utfyllende forskrifter til denne loven.
Forskrift av 14. desember 2018 om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften)	Utstederforskriften regulerer: - Utstedervirksomhet for bompenger på det offentlige vegnettet i Norge - Elektronisk billettering gjennom AutoPASS Samvirke i offentlig ferjedrift - Forvaltningen av AutoPASS Samvirke - Regulering av tvisteløsning mellom AutoPASS-utstederne og operatørene - Brukernes rettigheter i kundeforholdet med AutoPASS- utstederne - Regulering av klageinstans for brukerne
Forskrift av 10. oktober 2014 om krav til bruk av elektronisk brikke i motorvogner over 3 500 kg	Forskrift om elektronisk brikke i motorvogner påbyr tunge kjøretøy på det norske vegnettet å bruke en elektronisk brikke knyttet til en gyldig brukeravtale med en utsteder.
Forskrift av 28. november 2016 om betaling av bompenger	Forskrift om betaling av bompenger regulerer ansvar for å betale bompenger ved passering av bomstasjon.
Forskrift av 14. juni 2013 om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg	Forskrift om innkreving av bompenger fra tunge godskjøretøy implementerer Eurovignett-direktiv 1999/62/EC og påfølgende revisjoner i norsk rett. Forskriften regulerer blant annet et øvre tak på rabatter til lokale brukere.
Lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)	Yrkestransportlova regulerer blant annet løyve for selskap eller annen juridisk person som driver rutetransport med bilførende fartøy i tilknytning til det offentlige vegnettet.

A 2. Om AutoPASS Samvirke

AutoPASS Samvirke er nettverket for elektronisk betaling på det offentlige vegnettet og ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge. Nettverket sikrer interoperabilitet mellom deltakende aktører og forvaltes av Statens vegvesen. Med interoperabilitet menes evnen de ulike systemene har til å virke sammen, slik at de oppleves enhetlig for brukerne.

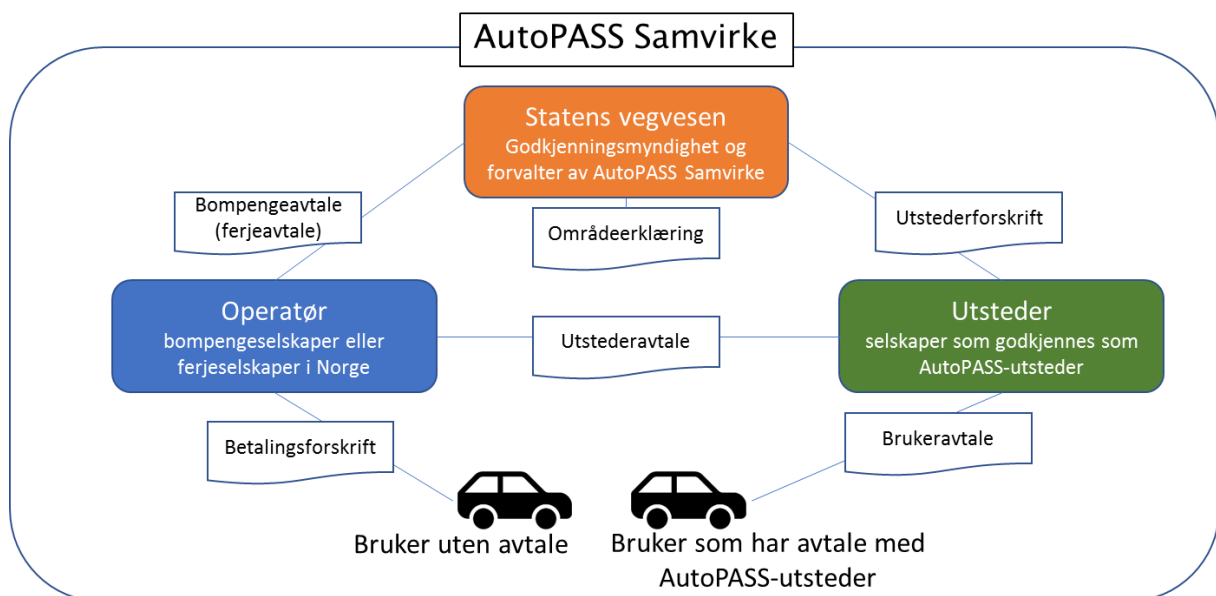
AutoPASS Samvirke består av følgende aktører:

- Samordningsorgan¹: Statens vegvesen som forvalter av AutoPASS Samvirke
- AutoPASS-utstedere
- Operatører (bompengeselskap og ferjeselskap)

Norske bompengeselskaper er forpliktet til å inngå som operatører i AutoPASS Samvirke. Med bompengeselskaper forstås i denne sammenhengen aktører som etter avtale med Samferdselsdepartementet eller Statens vegvesen har rett til å kreve inn bompenge på offentlig veg i Norge med hjemmel i veglova § 27.

Ferjeselskaper kan godkjennes som operatører i samvirket etter avtale med Statens vegvesen.

For å sikre full interoperabilitet og likebehandling av bompengeselskaper, brukere og utstedere har utstedere i AutoPASS Samvirke rett og plikt til å inngå utstederavtale med alle operatører som inngår i AutoPASS Samvirke. Kravene til alle utstedere er likelydende og styres av utstederforskriften.



Figur 1. Prinsippmodell som viser aktører i AutoPASS Samvirke og forholdet mellom dem. Figuren er forenklet og viser ikke forhold, slik som lokale avtaler og manuell betaling på ferje.

¹ Tilsvarende «interoperability management» i ISO 17573-1.

A 3. Bompenger

Bompengeprosjekter på offentlig veg i Norge er en del av et bompengeselskap som er ansvarlig for finansiering av vegprosjekt. Retten til å kreve inn bompenger er gitt ved avtale mellom bompengeselskap og Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen er den utøvende myndighet på vegne av staten og Stortinget.

Det svares ikke merverdiavgift (mva.) for bompenger.

[Veileder om regelverk og forvaltning ved bruk av bompenger som finansieringskilde](#) (veilederen), gir en samlet og oppdatert fremstilling av rammevilkårene for bompengeprojekter.

A 3.1 Innkreving av bompenger

Det er fem bompengeselskap i Norge:

- Bompengeselskap Nord AS
- Vegamot AS
- Ferde AS
- Vegfinans AS
- Fjellinjen AS

Oversikt over bomstasjoner med innkreving i AutoPASS finnes i [Vegkart](#).

Innkreving av bompenger skjer på to måter²:

- Bruker kan tegne en brukeravtale med en AutoPASS-utsteder. AutoPASS-utsteder krever da inn penger på vegne av de enkelte bompengeselskap i AutoPASS Samvirke, og kunden betaler AutoPASS-utsteder med befriende virkning.
- For kjøretøy som ikke har en brukeravtale med en utsteder, vil bompengeselskapet kreve dette direkte fra den som er registrert som kjøretøyets eier.

Alle norske bompengeselskaper som inngår i AutoPASS Samvirke baserer sin innkreving på punktbasert betaling. Det vil si at alle kjøretøy som passerer et punkt/bomsnitt på en veg, skal i utgangspunktet avkreves bompenger. Videre er alle norske bompengeselskap i AutoPASS Samvirke satt opp med vegkantsystemer som er helautomatiske med fri flyt av trafikk (free-flow systems).

A 3.2 Inngåelse av brikkeavtale

For kunder som har avtale med en AutoPASS-utsteder er den primære kilden for identifikasjon en elektronisk brikke. Alle operatører i AutoPASS Samvirke må benytte brikkeleser i sine anlegg. Ved utilstrekkelig lesing av den elektroniske brikken, eller manglende elektronisk brikke i kjøretøyet brukes bilde av kjøretøyet, slik at kjøretøyets registreringsnummer kan knyttes til avtalen via en statusliste. For brukere uten gyldig avtale baserer identifikasjonen seg på gjenkjenning av kjennemerket.

For nærmere om omfanget av bompengenneinnkreving i Norge, herunder antall passeringer og antall brukeravtaler, vises det til [Årsrapporter | AutoPASS](#).

² Hvordan betale på ferje jf. autopassferje.no

Alle norske og utenlandske motorvogner med tillatt totalvekt over 3,5 tonn 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 elektronisk brikke knyttet til gyldig brukeravtale for betaling av bompenger i Norge. AutoPASS-utstedere eller norske bompengeselskaper har ingen rolle i å håndheve kravet om obligatorisk elektronisk brikke for tunge kjøretøy. De har kun en rolle i forbindelse med innkrevingen av passeringsavgiften.

A 3.3 Fastsettelse av bompengetakster

Takststrukturen for norske bompengeprojekter er fastsatt i [takstretningslinjene](#).

Innenfor rammen av takstretningslinjene, fattes det egne takstvedtak for hvert bompengeprojekt i Norge. Det kan forekomme prosjekter med særskilte takst- og fritaksordninger.

For utdypende forklaringer til takstretningslinjene vises det til punkt 3 i [veilederen](#).

A 4. Ferjebetaling på offentlige ferjesamband i Norge

Vegdirektoratet kan godkjenne at ferjesamband skal inngå i AutoPASS Samvirke. En trafikant vil da kunne bruke avtalen med sin AutoPASS-utsteder for å betale for bruken av ferjen. På noen ferjestrekninger krever ferjeselskapet inn bompenger som påslag på takst i ferjesambandet.

Se [AutoPASS-ferje](#) for oversikt over riksveiferjesamband i Norge.

Ferjeselskapet vil inneha rollen som operatør i AutoPASS Samvirke, jf. utstederforskriften § 2 bokstav k. Statens vegvesen som oppdragsgiver har inngått avtale med Sentral tjenesteleverandør (STL) som har en utøvende funksjon med definerte oppgaver på lik linje med operatør på veg. STL er ansvarlig for kategorisering, prising, rabatter og innkreving av ferjereisene.

AutoPASS-utstedere vil ha rett og plikt til å inngå utstederavtale med ferjeselskapene på lik linje med bompengeselskapene.

Ferjebilletten er en betaling for en merverdiavgiftspliktig transporttjeneste.

A 4.1 Priser og prisingsregler for AutoPASS på ferje

Flere ferjesamband, i hovedsak på riksveg, har innført AutoPASS. For informasjon om samband og priser, jf. [AutoPASS-ferje](#).

A 5. Lokale avtaler

En bruker kan inngå lokal avtale etter § 9 i utstederforskriften. Lokale avtaler er aktuelt hos AutoPASS ferje, jf. [AutoPASS-ferje](#).

A 6. AutoPASS-utsteder og EETS-utsteder

I den norske bompengeteksten er EETS-området sammenfallende med virkeområdet for forskrift om godkjenning av AutoPASS-utstedere og EETS-utstedere. En EETS-utsteder som godkjennes for virksomhet i AutoPASS vil ha de samme rettigheter og plikter overfor operatørene i AutoPASS og overfor AutoPASS Samvirke som en ordinær AutoPASS-utsteder, jf. utstederforskriften § 24.

Del B Tekniske spesifikasjoner og prosedyrer

AutoPASS-utsteder og operatør skal oppfylle og etterleve alle tekniske spesifikasjoner og prosedyrer som beskrives i områdeerklæringen, såfremt ikke annet er konkret angitt. Gjeldende versjoner av disse dokumentene vil være tilgjengelig på autopass.no.

B 1. Tekniske spesifikasjoner

B 1.1 Krav til elektronisk brikke (OBE)

AutoPASS-utsteder skal ha teknisk utstyr³ (elektronisk brikke) som følger *Electronic fee collection - Interoperability application profile for DSRC: EN 15509*. Sikkerhetsnivå 1 er obligatorisk.

Nærmere krav til AutoPASS-utsteders utstyr (elektronisk brikke) er angitt i vedlegg 3F, *AP-1.6 Requirements for On-board Equipment OBE for use in AutoPASS Samvirke*.

AutoPASS-utsteder skal levere bilder av alle utsteders ulike visuelle varianter av elektronisk brikke som vil være i bruk i AutoPASS til godkjenningsmyndigheten (Vegdirektoratet). Bildene skal være av henholdsvis forside og bakside, samt av den siden av den elektroniske brikken der brikke-ID (OBE ID) står. Hvis påtrykt brikke-ID ikke er identisk med PAN⁴ som vil stå i statusliste⁵, må det også leveres et eksempel på den kjøretøysdeklarasjonen som tunge kjøretøy må medbringe i henhold til vedlegg 3F, *AP-1.6 Requirements for On-board Equipment OBE for use in AutoPASS Samvirke*. Med ulike visuelle varianter av elektronisk brikke menes her variasjon i den visuelle utformingen, det vil si når det er forskjeller i størrelse, form, farge, plassering av brikke ID og lignende.

AutoPASS-utsteder skal levere bildene til godkjenningsmyndigheten i forbindelse med første søknadsbehandling, og etter det løpende når AutoPASS-utsteder introduserer nye elektroniske brikker som har en annen visuell utforming enn de elektroniske brikkene som allerede er i bruk. Denne prosedyren er kun ment for kontrollmyndigheten på veg skal ha informasjon om variasjonen i visuell utforming. Bildene vil derfor ikke være en del av verifisering i samsvar med spesifikasjoner eller bruksegnethetstest.

B 1.2 Operatørens plikt til å akseptere bruk av utstyr og systemer

Operatør skal akseptere at AutoPASS-utsteders utstyr og systemer kan brukes i kommunikasjonen mellom AutoPASS-utsteder og operatør når disse oppfyller spesifikasjonene i områdeerklæringen punkt B 1.1, B 1.4, B 1.5 og B 1.6.

B 1.3 Operatørens overføring av gyldige avtalepasseringer

Operatør skal registrere passeringsdata og oversende dette til AutoPASS-utsteder i henhold til kravene i områdeerklæringen punkt B 1.4, B 1.5 og B 1.6.

³ [Krav til teknisk utstyr | AutoPASS](#)

⁴ Personal Account Number. Brikkens identifikasjonsnummer er identifikatoren som avleses ved en passering.

⁵ Statusliste: En filtype som inneholder alle godkjente brikker for en eller flere utstedere og som blir utvekslet mellom aktørenes systemer. Statusliste er også kalt «whitelist» eller HGV.

B 1.4 Krav til sikkerhet

Alle aktører i AutoPASS Samvirke skal følge de deler av EN ISO 19299 som er relevant for DSRC-basert⁶ bompengereinnkreving. All registrering av passeringer skal skje med godkjent innkrevingsutstyr.

Metode for håndtering av sikkerhetsnøkler framgår av vedlegg 3B, *AP-1.3 AutoPASS EFC Security Architecture*. På grunn av den høye andelen brikkebrukere med personbil i Norge, stilles det krav til det høyeste sikkerhetsnivået; sikkerhetsnivå 1, for å kunne ivareta personvernet på en god måte.

B 1.5 Krav til statusliste

Operatører i Norge benytter statusliste (whitelist/HGV) til å hente informasjon om kjøretøy for å fastsette riktig takst. Hensikten er å:

- Skille avtalepasseringer som skal prises med rabatt fra passeringer som skal kreves inn av operatør.
- Knytte kjøretøyets registreringsnummer til korrekt avtale ved manglende avlesning av elektronisk brikke.

Statuslistes benyttes av kontrollmyndighetene for å oppfylle krav til obligatorisk brikke for tunge kjøretøy.

Kjøretøy tilhørende AutoPASS-utsteders brukere må være oppført på den samlede nasjonale statuslisten for at brukernes avtalepasseringer skal regnes som gyldige i AutoPASS Samvirke.

AutoPASS-utsteder er ansvarlig for at informasjon på statuslisten som AutoPASS-utsteder sender for sine avtaler er korrekt og oppdatert. Ved brikkebytte skal kundens gamle og nye brikke være gyldig på statuslisten i brikkebytteperioden, perioden der utsteder ikke vet når kunden kommer til å motta i posten og montere ny brikke. Overlapp er nødvendig for at brikken som avleses i bomstasjon skal være gyldig på statuslisten. AutoPASS-utsteder skal sette overlappingsperioden til minimum 5 dager, maks 45 dager fra utsteder sender første statusliste med innslag for ny brikke.

Krav til format og innhold på statusliste er angitt i vedlegg 3A, som består av alle dokumentene i AP-3 serien.

B 1.6 Datautveksling via AutoPASS HUB

AutoPASS-utsteder og operatør utveksler data via AutoPASS HUB⁷. Det følgende er filer som utveksles mellom AutoPASS HUB og AutoPASS-utsteder:

- ACT (*actor table*)
- TST (*toll station table*)
- Whitelist/HGV
- TIF (*transit information file*) og TIC (*TIF confirmation file*)
- ALM (*Alarm/event message*) og ALC (*Alarm confirmation*)

⁶DSRS: Dedicated Short Range Communication

⁷Kommunikasjons HUB: IT- System for kommunikasjonsbruk. Det fungerer som et samarbeidspunkt for alle grensesnitt i AutoPASS Samvirke

Kravene til disse filene er spesifisert i vedlegg 3A, som består av alle dokumentene i AP-3 serien.

Krav til oppkobling mot AutoPASS HUB er beskrevet i vedlegg 3E, *AP-2.4 AutoPASS Test description of interface with AutoPASS HUB*.

B 1.7 Krav til testing

Testing skal følge prinsippene som framgår av vedlegg 3C, *AP-2.2 AutoPASS TSP Suitability for use - Test strategy*.

Testing av datautveksling mellom AutoPASS-utsteders IT-system og AutoPASS HUB skal skje iht. vedlegg 3E, *AP-2.4 AutoPASS Test description of interface with AutoPASS HUB*.

AutoPASS-utsteders elektroniske brikker skal testes mot vegkantutstyret iht. vedlegg 3D, *AP-2.3 AutoPASS TSP Suitability for Use - OBE Test Description*.

B 2. Prosedyrer og tjenester

B 2.1 Prosedyrer for kundehåndtering- og henvendelser

Ved utveksling av personopplysninger i forbindelse med kunde- og klagebehandling må aktørene foreta utvekslingen på en sikker måte, f.eks. via en sikker saksportal eller kryptert e-post.

Prosedyrer for kunde- og klagebehandling er tatt inn som vedlegg 2B til områdeerklæringen.

B 2.2 Produksjon, lagring og utveksling av salgsbilag

AutoPASS-utsteder skal utstede separate salgsbilag for hver operatør. Salgsbilagene skal angi operatørens navn og organisasjonsnummer. Salgsoppgavene for ferjeoperatørene er med mva. og skal spesifiseres.

AutoPASS-utsteder har ansvaret for sikker lagring av salgsbilag på vegne av operatør. Salgsbilagene skal lagres i fem år etter utløpet av regnskapsåret. På forespørsel fra operatør skal AutoPASS-utsteder utlevere salgsbilag til operatør.

B 2.3 Tilgang til bilder

Operatør kan se bilder av kjøretøy for passeringer de skal kreve inn. Aktørene kan utsette sletting av bilder fra tidsfrist i C 5.2 dersom passeringen ikke er betalt, og bildet behøves som bevis for at passeringen skjedde. Aktører som utsetter sletting av bilder, må ha rutiner for å oppheve utsettelsen når passeringen blir betalt.

B 3. Krav til tjenestenivå

Det er ikke innført eksplisitte krav til tjenestenivå (SLA) mellom operatør og AutoPASS-utsteder. De er likevel forpliktet til å etterfølge tekniske og operasjonelle krav. Ved avvik vil utstederavtalens generelle misligholds- og erstatningskrav kunne komme til anvendelse.

Del C Merkantile og administrative forhold

AutoPASS-utsteder og operatør skal oppfylle og etterleve alle merkantile og administrative forhold som beskrives i områdeerklæringen såfremt ikke annet er konkret angitt.

C 1. Prinsipper for kostnader/kostnadsdeling

Det er et hovedprinsipp at partene dekker egne kostnader forbundet med både AutoPASS-utstедers tilknytning til og deltakelse i AutoPASS Samvirke.

C 1.1 Kostnader/kostnadsdeling i forbindelse med testing

Det er en rekke situasjoner som kan utløse behov for testing som involverer både AutoPASS-utsteder og operatør. Hovedprinsippet er at begge parter skal samarbeide om slike tester hvis det er nødvendig, og dekke egne kostnader forbundet med testingen.

Hvis pålagt eller avtalt testomfang fører til en urimelig belastning av kostnader for en av partene, kan saken bringes inn for Vegdirektoratet i rollen som tvisteløsningsorgan. Vegdirektoratet skal behandle tvisten i tråd med utstederforskriften § 34.

C 1.2 Eksempler på situasjoner der testing er nødvendig

Testing av teknisk utstyr kan være nødvendig i ulike situasjoner. Det vises til noen eksempler under:

- Lokale tester etter sentral testplan ved godkjenning av en AutoPASS-utsteder.
- Tester ved etablering av nye operatører eller lokasjoner.
- Tester som foretas ved endring, vedlikehold eller oppgradering av det tekniske utstyret hos operatør eller AutoPASS-utsteder, herunder:
 - o Avlesningsutstyr og tilhørende installasjoner hos operatør (vegkantutstyr).
 - o Elektroniske brikker.
 - o IT-systemer hos AutoPASS-utsteder og operatør.
 - o Sentral infrastruktur for informasjonshåndtering, herunder register/lister, datautvekslingsløsninger, sikkerhetsløsninger mv.
- Tester som foretas ved endring, vedlikehold eller oppgradering av de sentrale tekniske spesifikasjonene og prosedyrene er angitt i denne områdeerklæringen.
- Tester som følge av unormale eller uønskede driftssituasjoner, og påfølgende oppfølging.
- Tester når en operatør eller AutoPASS-utsteder opphører sin virksomhet i AutoPASS Samvirke.

C 1.3 Særlig om overholdelse av tidsplan i forbindelse med godkjenning av utsteder

Dersom utsteder ikke overholder tidsfrister i sentral testplan, og dette skyldes forhold som utsteder må svare for, kan Vegdirektoratet kreve at utsteder dekker alle kostnader for den delen av testingen som skyldes forsinkelsen.

C 1.4 Om betaling av bompenger i forbindelse med godkjenning av utsteder

Utsteder skal ikke betale bompenger ved gjennomføring av testaktiviteter i

bruksegnethetstesten som omfatter kjøring av kjøretøy gjennom bomstasjoner.

Utsteder skal ikke betale bompenger ved gjennomføring av ende-til-ende test i idriftsettelsen av utsteder.

C 2. Utstедers godtgjorelse

Samferdselsdepartementet fastsetter satsen for AutoPASS-utstедers godtgjorelse gjennom utstедersforskriften, jf. utstедersforskriften § 7. AutoPASS-utstедer kan ikke kreve annen betaling eller kostnadsdekning fra en operatør for tjenester under utstедeravtalen enn de som fremkommer iht. punktene i dette dokument.

C 2.1 Utstедergodtgjorelse for avtalepasseringer

En operatør skal betale AutoPASS-utstедeren en godtgjorelse for alle aksepterte avtalepasseringer som gjelder brukere hos AutoPASS-utstедeren. Krediteringer skal inngå i beregningen av godtgjorelsen.

Ustедergodtgjorelsen skal beregnes av verdien av takst/ferjebillett etter oppnådde rabatter, og inklusive mva. på ferjebillett.

Satsen for utstедergodtgjorelsen er på 1,75 % (ekskl. mva.) av summen på verdien av avtalepasseringene.

AutoPASS-utstедer fakturerer operatør for utstедergodtgjorelse hver måned. Faktura skal gjelde for alle aksepterte avtalepasseringer (TIF/TIC jf. B 1.6) i perioden fra og med den 1. i hver måned, til og med siste dag i måneden. Faktura for utstедergodtgjorelse skal ha samme periodisering som oppgjør for avtalepasseringer, se kapittel C 4. Faktura for utstедergodtgjorelse skal dokumenteres med nødvendig oppgjørsk dokumentasjonen. Prosedyrer for økonomisk oppgjør er tatt inn som et eget vedlegg til områdeerklæringen, vedlegg 2A.

Fakturering fra AutoPASS-utstедer skal skje innen den 10. hver måned. Betalingsfristen for operatør kan være etter betalingsfristen for de tilhørende avtalepasseringer.

C 2.2 Godtgjorelse for annen bruk av elektronisk brikke

Det følger av utstедersforskriftens § 9 at AutoPASS-utstедeren må stille sitt utstyr til rådighet for at operatøren skal kunne identifisere lokale avtaler. Samferdselsdepartementet kan fastsette satser for operatørens bruk av AutoPASS-utstедerens utstyr.

C 2.3 Felles krav til AutoPASS-utstедers faktura til operatør

Faktura fra AutoPASS-utstедer til operatør skal oppfylle krav i norsk lov.

Faktureringen skal skje i norske kroner.

C 3. Garantier

Det følger av utstederforskriften at operatør har rett og plikt til å be AutoPASS-utstedere om å stille finansielle garantier når gitte forhold er oppfylt. Der den aktuelle økonomiske risikoen samlet sett vurderes som lav, kan kravet til garanti fravikes av operatøren.

Det er i AutoPASS Samvirke bestemt at det skal være et generelt krav om garanti for alle utstedere. Dette betyr at alle utstedere skal stille med en finansiell garanti overfor hver enkelt operatør for innkrevingen av bompenger på vegne av operatøren. Slike garantier skal stilles overfor samtlige operatører i AutoPASS Samvirke.

Garantien skal være i form av en påkravsgaranti (on-demand garanti) utstedt av en finansinstitusjon etablert i EØS-området. Alternativt kan AutoPASS-utstederen stille med en morselskapsgaranti eller lignende som operatøren finner gir tilfredsstillende sikkerhet.

Garantien skal være på et beløp tilsvarende det gjennomsnittlige beløpet AutoPASS-utstederen krever inn på vegne av operatøren hver måned. Gjennomsnittlig månedlig beløp baseres på AutoPASS-utstederens totale transaksjonsbeløp for operatøren i forrige kalenderår, eller AutoPASS-utstederens forretningsplan der det ikke foreligger relevant historikk.

Garantien skal ha en varighet på minst 13 måneder. Den skal fornyes hver 12. måned og senest 14 dager før utløp av eksisterende garanti.

Garantien skal være etablert og dokumentert overfor operatør før oppstartdato, jf. utstederavtalens punkt 3.2.

Ved stor endring i en AutoPASS-utstaders innkrevde beløp på vegne av operatør kan AutoPASS-utsteder eller operatør kreve en ny garanti som gjenspeiler endringen. Dette kan skje utenfor ordinær dato for fornying. Med «stor» endring menes en endring av gjennomsnittlig månedlig beløp på mer enn 20 %, basert på gjennomsnittet siste 12 måneder.

Når det kreves at AutoPASS-utsteder stiller garanti skal dokumentasjonen på garantistillelsen ligge som vedlegg til Utstederavtalen.

C 4. Oppgjør mellom utsteder og operatør for passering og ferjebilletter

Oppgjøret mellom AutoPASS-utsteder og operatøren, for de mottatte og aksepterte avtalepasseringer AutoPASS-utstederen skal kreve inn på vegne av operatøren, skal være for én kalendermåned av gangen. Oppgjøret skal skje senest den 15. i den etterfølgende måneden. Se nærmere bestemmelser om faktura og betaling i vedlegg 2A.

Oppgjør for avtalepasseringer skal skje i norske kroner til den konto som operatøren har angitt i fakturaen.

AutoPASS-utstederen og operatøren som sender faktura skal spesifisere fakturagrunnlaget etter bestemmelsene i vedlegg 2A.

C 5. Tidsfrister og overføring av ansvar og risiko

C 5.1 Overføring av ansvar og risiko ved endring av status på avtale/brikke

Operatør skal bruke ny, oppdatert statusliste så snart som mulig etter at AutoPASS-utsteder har tilgjengeliggjort denne på AutoPASS HUB og senest 24 timer etter at den er tilgjengeliggjort. Hvis operatør berettiget avviser en melding om endring fra AutoPASS-utsteder, vil tidsfristen regnes fra det tidspunktet riktig melding er mottatt. For endringer som er satt frem i tid skal tidsfristen på 24 timer regnes fra klokkeslettet angitt på endringsmeldingen.

Hvis det oppstår en forsinkelse på operatørens side på mer enn 24 timer fra endringsmeldingen er tilgjengeliggjort på AutoPASS HUB, vil operatøren være ansvarlig for de feil og mangler som eventuelt oppstår på grunn av manglende oppdatering av statusliste. Dette gjelder også for overføring av betalingsansvar mellom operatør og AutoPASS-utsteder og mellom AutoPASS-utstedere.

C 5.2 Tidsfrister for overføring av passeringer/ferjebilletter

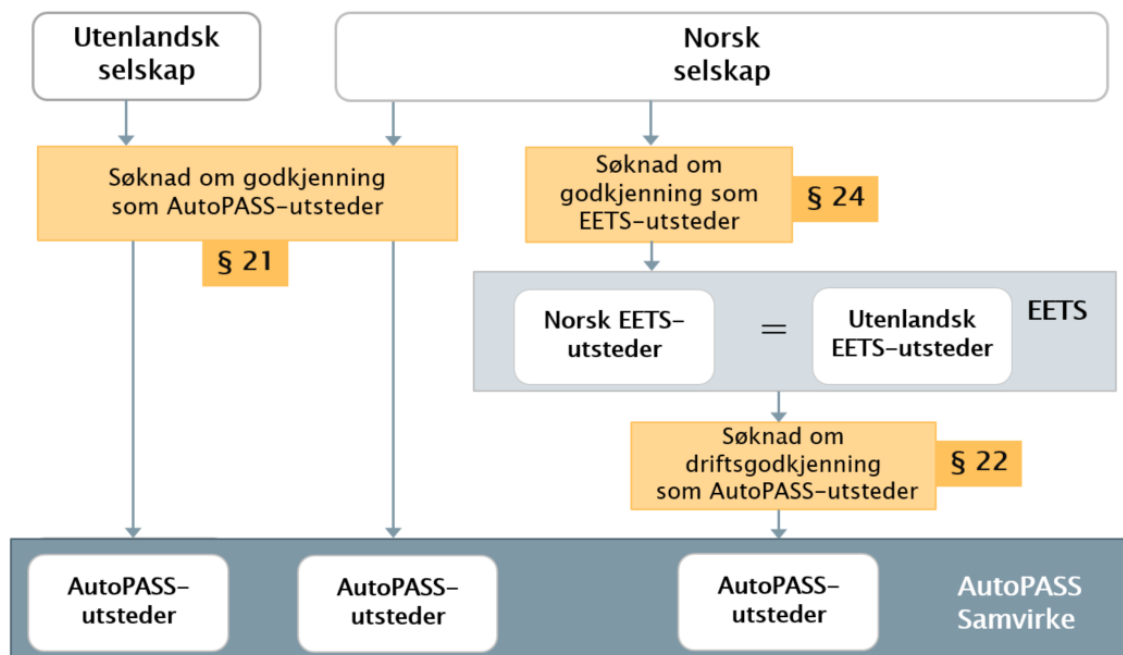
En AutoPASS-utsteder har rett til å avvise en passering/ferjebillett sendt fra operatør der det har gått flere dager siden passeringen/ferjeturen skjedde enn angitt i vedlegg 2B punkt 6.

Del D Søknadsprosess for godkjenning som AutoPASS- og EETS-utsteder

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.

De ulike formene for godkjenning er skissert under:



Figur 2. Utstederforskriftens ulike former for godkjenning

Merk at godkjenning som EETS-utsteder etter § 24 gir aktøren en formell status med tilhørende rettigheter og plikter i EETS, men gir ikke rett til å drive utstedervirksomhet i Norge innenfor AutoPASS Samvirke. For dette kreves det i tillegg en driftsgodkjenning etter § 22.

Vegdirektoratet har det overordnede ansvaret i Statens vegvesen for gjennomføring av godkjenningsprosessen. Statens vegvesen, ved divisjon Transport og samfunn, har et koordinerende ansvar for idriftsettelsen av godkjent utsteder.

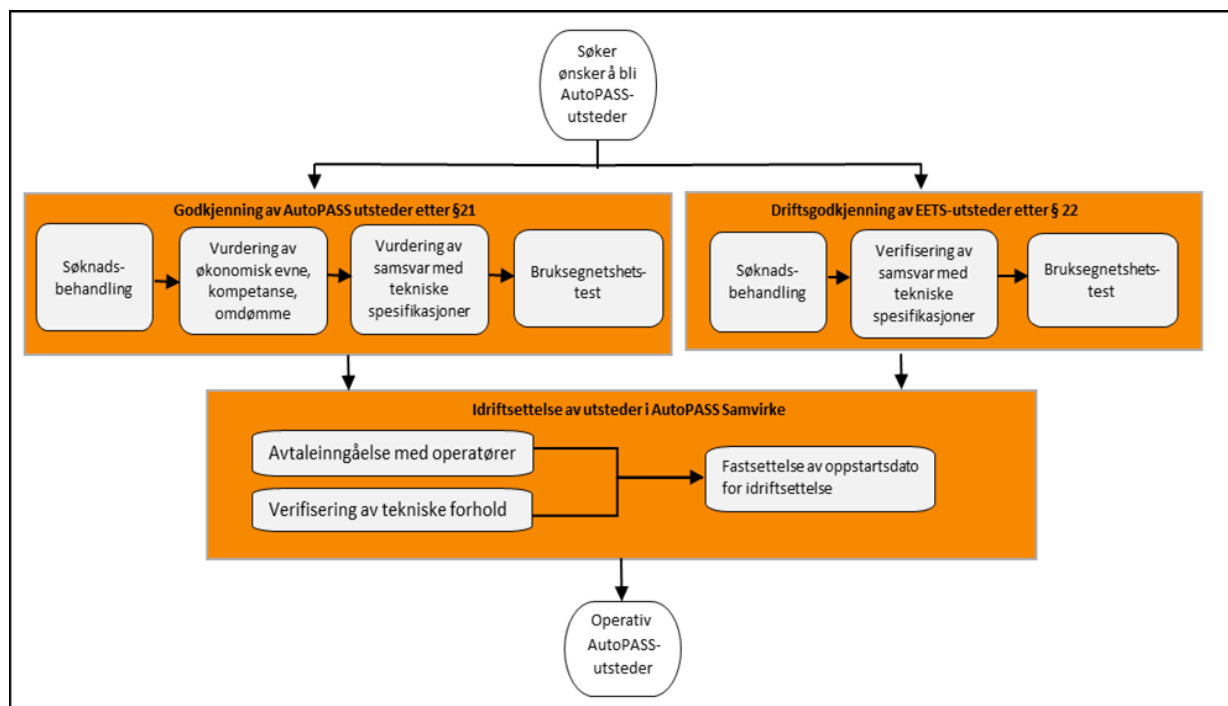
I tillegg til godkjenningsprosessene, er det i dette kapitlet en omtale knyttet til idriftsettelse av AutoPASS-utsteder etter godkjenning.

D 1. Søknadsprosess for å bli operativ AutoPASS-utsteder

For å bli operativ som AutoPASS-utsteder må søker gå igjennom to sekvensielle steg.

- 1) Første steg er å bli godkjent av Vegdirektoratet som AutoPASS-utsteder i henhold til utstederforskriften. Denne godkjenningen kan enten skje gjennom godkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 21, eller gjennom driftsgodkjenning som EETS-utsteder etter § 22.
- 2) I steg to, når utsteder er godkjent, skal denne inngå utstederavtale med alle operatører i AutoPASS Samvirke, jf. § 5.

I steg to vil det også være en kontrollert og verifisert etablering av utstederen, for å sikre at oppstart av kommersielle operasjoner kan skje uten ulempe for AutoPASS-utsteder, operatør og ikke minst brukerne. Dette er felles for utstedere godkjent etter §§ 21 og 22, og innebærer aktiviteter knyttet til verifisering av om det tekniske systemet fungerer mellom alle parter, samt transaksjonene som følge av bomplasseringene går som forutsatt.

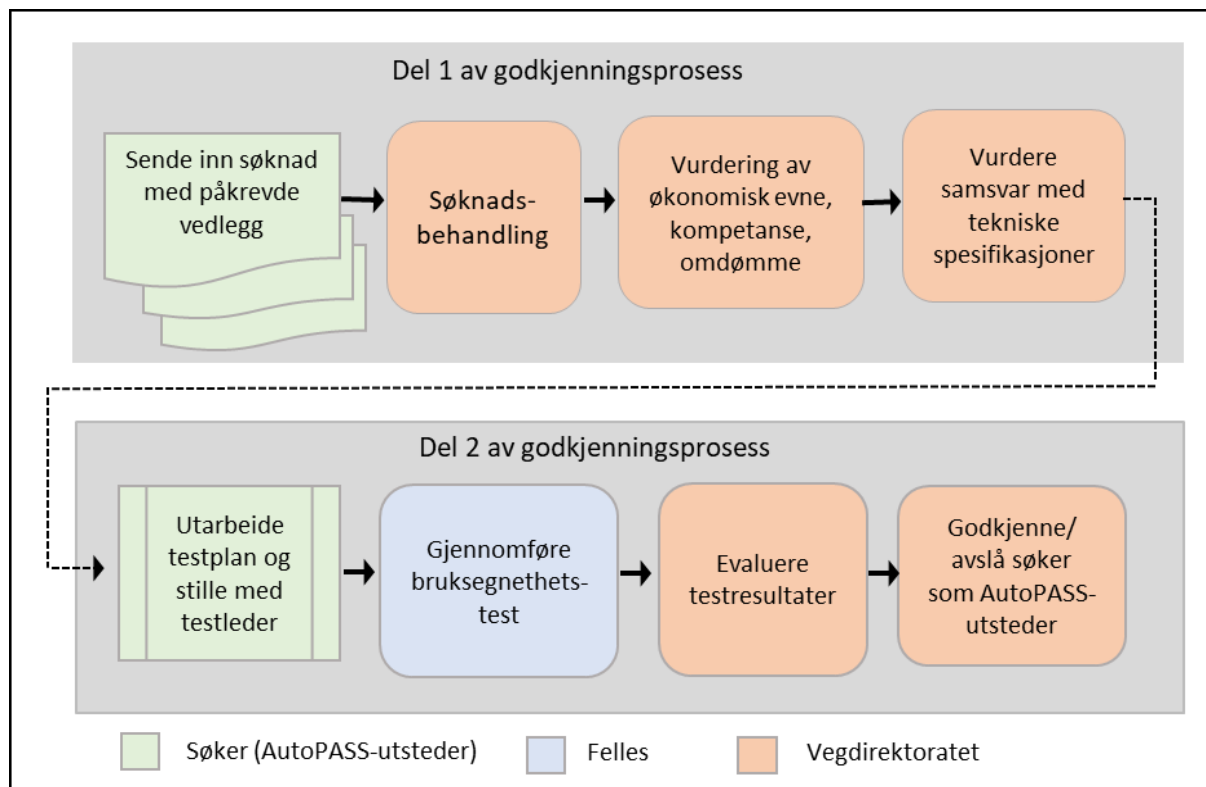


Figur 3. Overordnet prosess for å bli operativ som AutoPASS-utsteder

D 2. Godkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 21

Godkjenningsløpet for søkere som ønsker å bli AutoPASS-utsteder etter § 21 starter ved at søker sender Søknadsskjema for AutoPASS-utsteder § 21 (vedlegg 1D-n) til Vegdirektoratet. Søknaden skal ha vedlagt dokumentasjonen som kreves for godkjenning og forberedelse av idriftsettelse. Vegdirektoratet behandler søknaden når denne er komplett.

Godkjenningsløpet etter § 21 kan deles inn i to deler:



Figur 4. Overordnet flyt for søknad om godkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 21

I den første delen av godkjenningen er søker ansvarlig for å fremlegge dokumentasjon på at søkeren oppfyller kravene til godt omdømme, tilfredsstillende økonomisk evne og tilfredsstillende kompetanse innenfor elektronisk trafikantbetaling. På bakgrunn av dokumentasjonen fremlagt av søkeren, vil Vegdirektoratet vurdere i hvilken grad kravene er oppfylt. Søker skal også fremlegge dokumentasjon på at teknisk utstyr og komponenter samsvarer med de angitte spesifikasjonene i AutoPASS Samvirke. Vegdirektoratet er ansvarlig for å vurdere om dokumentasjonen er komplett og tilstrekkelig.

Dersom Vegdirektoratet vurderer at søker oppfyller kravene som nevnt over, og søkerens dokumentasjon av det tekniske utstyrets spesifikasjoner er vurdert å være komplett og tilstrekkelig, vil søker bli orientert om dette. Neste del av godkjenningsprosessen kan da begynne.

I del to av godkjenningsprosessen skal det gjennomføres en bruksegnethetstest. Dette er en test om det tekniske utstyret er egnet til bruk i AutoPASS Samvirke. Bruksegnethetstesten innebærer blant annet test av kommunikasjon mellom partenes IT-systemer og mellom søkerens elektroniske brikker, operatørens vegkantutstyr og ende-til-ende testing.

Søker vil i forbindelse med bruksegnethetstesten være ansvarlig for å produsere en testplan, stille med testleder, ansvarlig for fremdriften i testingen og sende testrapport til Vegdirektoratet. Statens vegvesen vil være testkoordinator. Vegdirektoratet er ansvarlig for evalueringen av testresultatene.

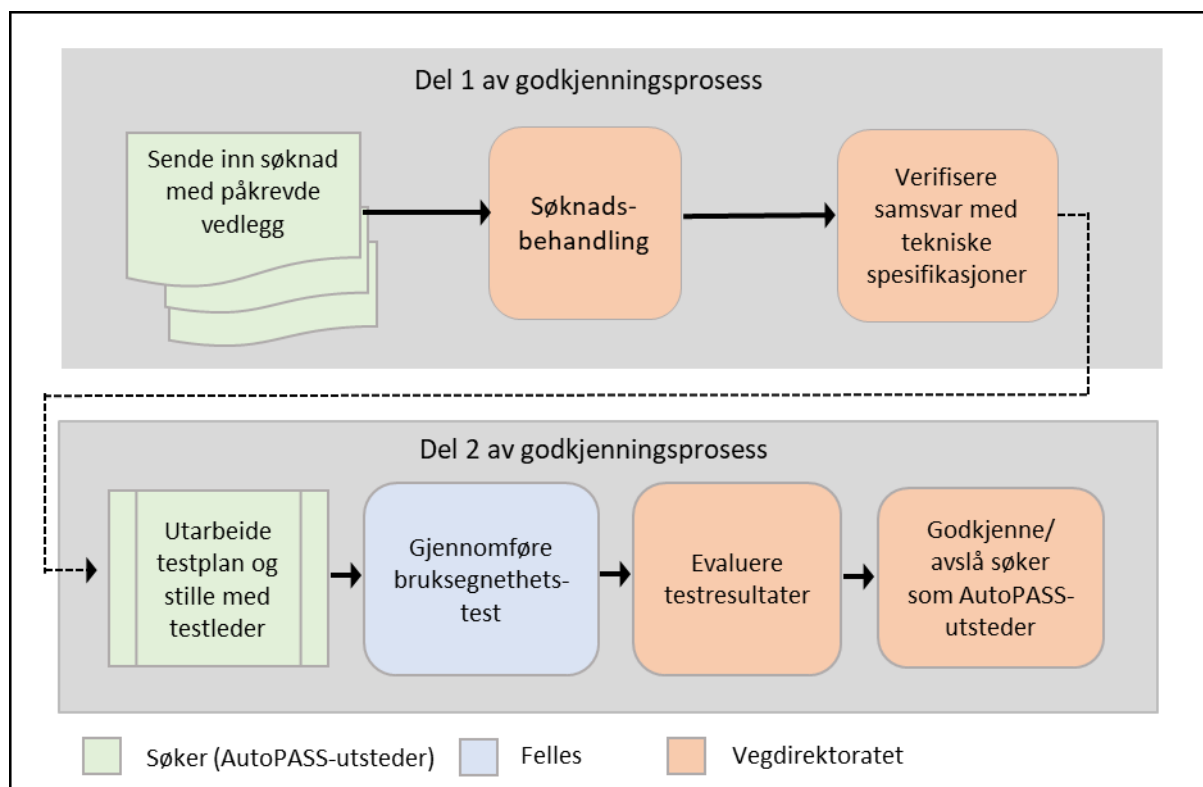
En søker som oppfyller kravene i § 21 vil bli godkjent av Vegdirektoratet som AutoPASS-utsteder.

D 3. Driftsgodkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 22

For en søker som allerede er en godkjent EETS-utsteder, vil Vegdirektoratet anerkjenne og legge til grunn den prosessen søkeren allerede har vært igjennom, for å oppnå status som EETS-utsteder.

For driftsgodkjenningen starter prosessen ved at søker sender Søknadsskjema for AutoPASS-utsteder - § 22 (vedlegg 1E-n) til Vegdirektoratet. Søknaden skal inneholde dokumentasjonen som kreves for godkjenning og forberedelse av idriftsettelse. Vegdirektoratet behandler søknaden når denne er komplett.

Godkjenningsløpet etter § 22 kan deles inn i to deler:



Figur 5. Overordnet flyt for søknad om godkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 22

EETS-utstedere som søker driftsgodkjenning som AutoPASS-utsteder etter § 22 må fremlegge dokumentasjon på at teknisk utstyr og komponenter samsvarer med de angitte spesifikasjonene i AutoPASS Samvirke. Vegdirektoratet er ansvarlig for å verifisere om denne dokumentasjonen viser at søkeren oppfyller kravene. Dokumentasjon på økonomisk

evne, godt omdømme og tilfredsstillende kompetanse er ikke et krav for driftsgodkjenning. Dette er allerede blitt vurdert i det landet søker har fått EETS-godkjenning.

I del to av godkjenningsprosessen må EETS-utsteder gjennom samme bruksegnethetstest som en søker som skal godkjennes etter § 21. Dette innebærer blant annet test av kommunikasjon mellom partenes IT-systemer, mellom søkerens elektroniske brikker og operatørens vegkantutstyr, samt ende-til-ende testing. Søker vil i forbindelse med bruksegnethetstesten være ansvarlig for å produsere en testplan, stille med testleder, ansvarlig for fremdriften i testingen og sende testrapporten til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet er ansvarlig for evalueringen av testresultatene.

En søker som oppfyller kravene i § 22 vil bli godkjent av Vegdirektoratet som AutoPASS-utsteder.

D 4. Prosess for søknad om å bli godkjent som EETS-utsteder etter § 24

Godkjenning som EETS-utsteder etter § 24 gir aktøren en formell status med tilhørende rettigheter og plikter i EETS. Godkjenningen gir ikke rett til å drive utstedervirksomhet i Norge innenfor AutoPASS Samvirke. For dette kreves i tillegg en driftsgodkjenning etter § 22.

Godkjenningsløpet for søkere som ønsker å bli AutoPASS-utsteder etter § 24 starter ved at søker sender Søknadsskjema for AutoPASS-utsteder § 24 (vedlegg 1F-n) til Vegdirektoratet. Søknaden skal ha vedlagt dokumentasjonen som kreves for godkjenning. Vegdirektoratet behandler søknaden når denne er komplett.

I godkjenningen er søker ansvarlig for å fremlegge dokumentasjon som viser at søkeren oppfyller kravene til ledelsessystem (sertifisering etter ISO 9001, eller standard av likeverdig kvalitet), tilfredsstillende kompetanse innenfor elektronisk trafikantbetaling, eller andre relevante områder (tilfredsstillende økonomisk evne, godt omdømme og overordnet risikohåndteringsplan). Den overordnede risikohåndteringsplanen skal revideres minst annen hvert år, jf. § 24 bokstav e. Den skal dekke risikoområder en EETS-utsteder kan møte, slik som likviditetsrisiko, uventede avbrudd og endringer i markedet. Det vises til omtale i [den europeiske søknadsveilederen for godkjenning som EETS-utsteder](#), pkt. 2.2.2.3.

På bakgrunn av dokumentasjonen fremlagt av søkeren vil Vegdirektoratet vurdere hvorvidt disse kravene er oppfylt.

Søker må fremlegge dokumentasjon på teknisk utstyr i henhold til [EETS-gjennomføringsforordning, fremgangsmåtene beskrevet i EETS gjennomføringsforordning \(EU\) 2020/204](#) vedlegg III. Vegdirektoratet er ansvarlig for å vurdere hvorvidt denne dokumentasjonen er komplett.

En søker som oppfyller kravene i § 24 vil bli godkjent av Vegdirektoratet som EETS-utsteder.

D 5. Idriftsettelse av AutoPASS-utsteder etter godkjenning

Når en søker er godkjent etter §§ 21 eller 22 og vil starte vanlig drift med operatører i AutoPASS Samvirke, starter løpet for idriftsettelse av AutoPASS-utstederen.

Vegdirektoratet er i dette løpet ansvarlig for å legge til rette for at det opprettes kontakt mellom AutoPASS-utsteder og samtlige operatører i AutoPASS Samvirke for inngåelse av utstederavtaler. Vegdirektoratets vedtak om godkjenning av utsteder er utgangspunktet for at operatørene skal inngå avtale med utsteder.

Når et selskap som er godkjent som AutoPASS-utsteder ønsker å starte kommersielle operasjoner i AutoPASS Samvirke, skal alle partene i fellesskap opprette en plan for aktiviteter som må gjennomføres, før kommersielle operasjoner kan starte, jf. punkt 3.1 i utstederavtalen. Statens vegvesen skal bistå partene.

Oppstart av full kommersiell operasjon av godkjent utsteder skal skje på samme tidspunkt for samtlige operatører i AutoPASS Samvirke. Vegdirektoratet vurderer resultatene fra testrapporten og fastsetter oppstartsdato. Oppstartsdatoen fastsettes i form av et enkeltvedtak.

En godkjent AutoPASS-utsteder skal, med mindre annet er særskilt avtalt, være operativ innen seks måneder fra inngåelsen av utstederavtalen, jf. utstederavtalen pkt. 3.2.

D 6. Språk

Forskrift og avtaler er på norsk. Eventuelle oversettelser er kun til informasjon. En del underlagsdokumentasjon, spesielt teknisk dokumentasjon vil kunne være på engelsk. Det formelle språket i forbindelse med søknadsbehandling er norsk. Arbeidsspråk underveis i søkeprosessen, inklusive testing vil kunne være engelsk.

For at utenlandske AutoPASS-utstedere skal kunne inngå utstederavtale med vedlegg, må operatør kunne foreta nødvendige avklaringer på engelsk.

Videre må operatør kunne motta og besvare henvendelser fra utenlandske AutoPASS-utstedere på engelsk, blant annet knyttet til behandling av kundeklager.

Del E Vedlegg

Gyldige vedlegg finnes på: <https://www.autopass.no/>

Vedlegg nummer	Dokument
1A-n	Mal for utstederavtale
1C b	Avtale om utveksling av personopplysninger bompenger
1C-f	Avtale om utveksling og bruk av personopplysninger AutoPASS ferje
1D-n	Søknadsskjema utstederforskriftens § 21
1E-n	Søknadsskjema utstederforskriftens § 22
1F-n	Søknadsskjema for godkjenning som EETS-utsteder - § 24
1H-n	Egenerklæringsskjema for søkere

Administrative forhold

Vedlegg nummer	Dokument
2A	AutoPASS Prosedyrer for økonomisk oppgjør mellom operatør og utsteder
2B	AutoPASS Prosedyrer for kunde- og klagebehandling

Tekniske krav

Vedlegg nummer	Dokument
3A	4.3 AutoPASS Data Formats Overview
3A	4.3 AutoPASS Data Formats Appendixes
3A	AP-3.1 Whitelist Formats – HGV-HGC
3B	AP-1.3 AutoPASS EFC Security Architecture
3C	AP-2.2 AutoPASS TSP Suitability for Use - Test strategy
3D	AP-2.3 AutoPASS TSP Suitability for Use - OBE Test Description
3E	AP-2.4 AutoPASS Test description of interface with AutoPASS HUB
3F	AP-1.6 Requirements for On-board Equipment (OBE) for use in AutoPASS Samvirke