

# **Fylkeskommunale/regionale bompengeselskap**

**Rapport fra arbeidsgruppe bestående av  
Statens vegvesen  
Buskerud fylkeskommune  
Hordaland fylkeskommune  
Sør-Trøndelag fylkeskommune**

**Oslo, april 2010**

<b>1</b>	<b>Sammendrag .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrunn og utfordringer .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Fylkeskommunalt/regionalt bompengeselskap.....</b>	<b>5</b>
3.1	Selskapets rolle og ansvar .....	5
3.1.1	Rolle og oppgaver .....	5
3.1.2	Vilkår for opprettelse av selskapet .....	5
3.1.3	Prosjekt/anleggsspesifikk avtale .....	6
3.2	Organisering .....	7
3.2.1	Selskapsform .....	7
3.2.2	Eierskap .....	7
3.2.3	Fordeling av felleskostnader på prosjekt.....	8
<b>4</b>	<b>Andre momenter ved bompengeskjeving .....</b>	<b>9</b>
4.1	Planleggingsmidler.....	9
4.1.1	Selskapets rolle som planlegger og utvikler av nye prosjekter .....	9
4.1.2	Dekning av planleggingsmidler .....	9
4.2	Muligheter for tilpasninger/endringer underveis i prosjektet.....	12
4.2.1	Mindre endringer i vedtatte prosjekt .....	12
4.2.2	Endringer i vedtatte prosjekt som følge av nye prosjekt.....	12
4.3	Vegeiers kostnadsansvar .....	13
4.3.1	Kostnadsansvar ved inntektsreduksjon .....	13
4.3.2	Kostnadsansvar ved kostnadsoverskridelser i anleggsfasen .....	13
4.3.3	Planleggingsmidler på prosjekter som ikke blir gjennomført .....	14

---

## 1 Sammendrag

Det er enighet mellom Statens vegvesen og de involverte fylkeskommunene om at fylkeskommunale/ regionale bompengeselskap vil være et viktig bidrag til å effektivisere bompengeneinnkrevningen, sett i forhold til dagens løsning med ett selskap pr. prosjekt. Selskapene vil også spille en viktig rolle under planlegging og fremdrift av prioriterte bompengeprojekter. Dette gir en mer rasjonell og profesjonell drift, og muligheten til en bedre håndtering av prosjektene både i planleggings- og driftsfasen.

Nytteprinsippet vil ligge til grunn for fylkeskommunale/regionale bompengeselskap. Det å forhindre kryssubsidiering av prosjekter vil la seg løse ved at selskapet må føre egne prosjektregnskap, og at de garantier som ligger til grunn trer i kraft dersom prosjektet ikke lar seg nedbetale innenfor de fastsatte rammer. Her vil vegeier i det enkelte tilfellet få et noe større ansvar enn i dag.

Oppgavene til selskapet vil være de samme som for dagens bompengeselskaper. Driften av innkrevningen bør settes ut på anbud, slik det gjøres i de fleste tilfeller i dag. Det er lagt opp til at selskapet skal drives etter vilkår gitt av Staten. I tillegg anbefales det at det inngås en prosjektspesifikk avtale med vegeier for de enkelte utbyggingsprosjekt. Selskapet bør organiseres som aksjeselskap, være heleid av det offentlige og være majoritetseid av fylkeskommunen(e).

Som følge av forvaltningsreformen har fylkeskommunene blitt en betydelig vegeier. Det har derfor vært et ønske om å drøfte enkelte andre saker innenfor bompengesektoren, utover selve organiseringen. Disse sakene diskuteres i kapittel 4. Dette dreier seg i hovedsak om forhåndsgodkjenning til bruk av bompenger i planleggingsfasen, muligheten til å foreta endringer underveis i innkrevingsperioden og vegeiers ansvar i forbindelse med bompengeprojektet

## 2 Bakgrunn og utfordringer

De siste årene har antall bompengeprojekter i Norge økt til nærmere 50, og flere er i planleggingsfasen. Ved dagens organiseringsform har man egne aksjeselskap som står for finansiering og innkreving i hvert av disse prosjektene. Som følge av dette har administrasjonskostnadene økt i takt med antall selskaper, siden det i hvert selskap har vært behov for et styre, revisjon, daglig ledelse osv. Disse selskapene er som regel nystartede for hvert prosjekt og har ofte ikke profesjonell kompetanse på de oppgavene selskapet er satt til å utføre.

Etter en dialog mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune i 2008 ble det kommet frem til at en god effektivisering av bompengeforvaltningen kunne være å opprette større bompengeselskaper. Med slike selskap vil man kunne profesjonalisere ledelse og drift, utnytte stordriftsfordeler og ivareta kundenes behov på en langt bedre måte enn med rundt 50 mindre selskaper som startes og legges ned kontinuerlig. Slike fylkeskommunale/regionale bompengeselskap vil også spille en viktig rolle under planlegging og fremdrift av prioriterte bompengeprojekter.

Modernisering og effektivisering av bompengesektoren har lenge vært etterspurt og er nå også en naturlig følge av innføringen av forvaltningsreformen. Det ble derfor, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, satt i gang et arbeid med å få utarbeidet prosedyrer for regionale selskap. Arbeidet har vært organisert som et prosjekt med en styringsgruppe og en prosjekgruppe. Deltakerne i styringsgruppen var Lars Aksnes (leder, Statens vegvesen), Torbjørn Naimak (Statens vegvesen) Paul Nilsen (Hordaland fylkeskommune), Matz Sandman (Buskerud fylkeskommune) og Milian Myraunet (Sør-Trøndelag fylkeskommune), mens prosjektgruppen besto av Robert Fjelltun Bøe (leder, Statens vegvesen), Åge K Jensen (Statens vegvesen), Asbjørn Seielstad (Statens vegvesen), Ivar Vik (Statens vegvesen) Tore Elnæs/Bjørn Erik Serkeland (Statens vegvesen), Runar Stustad (Buskerud fylkeskommune), Johnny Stiansen (Hordaland fylkeskommune) og Berit Johnsen Gausdal (Sør-Trøndelag fylkeskommune).

## **3 Fylkeskommunalt/regionalt bompengeselskap**

### **3.1 Selskapets rolle og ansvar**

Det er tatt utgangspunkt i rollene og ansvaret til dagens bompengeselskap. Det fylkeskommunale/regionale bompengeselskapets oppgaver vil i stor grad være de samme som for dagens selskaper, men hovedforskjellen vil bestå i at et regionalt bompengeselskap skal finansiere og administrere flere prosjekter samtidig. Selskapet må holde disse prosjektene atskilt og føre egne prosjektregnskap for hvert prosjekt.

Den viktigste endringen ved å opprette fylkeskommunale/regionale bompengeselskap blir derfor å samle administrasjonen og finansieringen i ett selskap. Målet er å profesjonalisere selskapene, og bl.a. å gjøre det mulig å få bedre finansiering (finansieringskostnaden er den største kostnaden for prosjekter med etterskuddsbetaling), men det vil også åpne muligheten for mer effektiv administrasjon av selskapet.

Driften av selskapet er ikke tenkt endret som en følge av endret organisering av bompengeselskapene. Denne kan anbudsutsettes på samme måte som det gjøres i de fleste bompengeselskap pr. i dag.

#### **3.1.1 Rolle og oppgaver**

Et regionalt eller fylkeskommunalt bompengeselskap skal i hovedsak være et finansieringsinstrument for det offentliges investeringer i veg- og transportformål. Selskapet kan på bakgrunn av en statlig tildelt innkrevingsrett, kreve inn bompenger for den tid og sted som fremgår av bompengeavtalen og iht. de retningslinjer som Staten til enhver tid gir.

Dersom dagens løsning med organiseringen av AutoPASS vedvarer, vil også det regionale selskapet bli utsteder av AutoPASS-avtaler. Tidligere har det vært avtale og forskuddsinnbetaling til det enkelte selskap som har gitt rett til lokale rabatter og ordninger. Disse varierer fra selskap til selskap. Dersom flere tidligere utstedere samles i et regionalt selskap vil kundeavtalene måtte samordnes i større grad innenfor hvert enkelt regionale selskaps virkeområde (se også kap. 3.2.3).

#### **3.1.2 Vilkår for opprettelse av selskapet**

Det fylkeskommunale/regionale bompengeselskapet vil være avtalepart for alle bompengeprojekt i fylket/regionen. Det vil derfor være unaturlig at det inngås en avtale lik dagens bompengeavtale med dette selskapet for hvert prosjekt. Det foreslås i stedet at det utarbeides en del grunnleggende vilkår/krav som fylkeskommunene må akseptere ved opprettelsen av fylkeskommunale/regionale bompengeselskap. Dette skal være generelle vilkår/krav som vil være rammene for hva selskapet kan gjøre og hvordan bompengeprojektene skal administreres. Det foreslås videre at det i tillegg utarbeides en mer prosjektspesifikk avtale mellom vegeier og det fylkeskommunale/regionale bompengeselskapet for det enkelte bompengeprojekt.

Det skisseres her en del momenter som bør være en del av de vilkår staten setter, men disse bør gjennomgå en mer grundig drøfting og juridisk vurdering dersom det gjøres vedtak om at organiseringen av bompengeforvaltningen skal endres i tråd med anbefalingene i denne rapporten.

Hovedpunkter som foreslås å tas inn som en del av de grunnleggende vilkår/krav som fylkeskommunale/regionale bompengeselskap må forholde seg til:

- Formål
- Krav til vedtektene
- Nytteprinsippet: De som betaler bompenger skal ha nytte av veien, de som har nytte av veien skal betale, og de som ikke har nytte ikke skal betale. Dette medfører krav til atskilte prosjektregnskap, krav om at bompenger kun går til det prosjektet der de kreves inn og at kostnader så langt det er mulig fordeles dit de oppstår.
- Selskapet skal kreve inn bompenger (og evt. kjøprising, drivstoffavgift og lavutslippssone-avgifter) i samråd med sin(e) eier(e) og Statens vegvesen, og etter de retningslinjer som Staten til enhver tid gir.
- Statens vegvesen skal være eier av innkrevingsutstyret, og har ansvar for innkjøp og etablering av dette for innkrevingsstart.
- Selskapet finansierer innkjøp, endringer og utskiftninger i innkrevingsutstyret
- Planleggingsmidler
- Plassering av midler
- Låneavtaler (generelt)
- Kjøprising, særskilte regler
- Forsikring
- Mislighold/sanksjoner
- Statens vegvesens ansvar, plikt og mulighet til å følge opp selskapet i forhold til det enkelte prosjekt:
  - Innkrevingsperiode, investeringsomfang og bompengerbidrag.
  - Takst- og rabattsystem
  - Innkrevingsystem
  - Rekvireringsplan og overføring av midler
  - Dialog med sams vegadministrasjon
  - Åpningstidspunkt
  - Låneavtaler (f.eks vilkår om rentebinding)

**Det anbefales at det utarbeides grunnleggende vilkår/krav som alle fylkeskommunale/regionale bompengeselskap skal akseptere og forholde seg til ved opprettelse og drift av slike selskap.**

### **3.1.3 Prosjekt/anleggsspesifikk avtale**

I tillegg til de generelle vilkårene som det fylkeskommunale/regionale bompengeselskapet må akseptere, vil det også være behov for en egen prosjektspesifikk avtale der de spesielle momentene som angår det enkelte prosjekt fremgår. Disse bør også vurderes nærmere og spesifiseres dersom ny organisering vedtas.

Momenter som kan inngår i en prosjektspesifikk avtale:

- Grunnlag (st. prp)
- Utbyggingsprosjektets omfang og fremdrift
- Veieiers ansvar
- Åpningstidspunkt
- Rekvireringsplan
- Andre kostnader

Hvis det skal igangsettes kommunale bompengeprojekt bør det inngås egne avtaler med de(n) aktuelle kommunen(e) der kommunenes ansvar i forhold til utbyggingen og bompengedelen ivaretas.

**Det anbefales at det utarbeides en mal for en prosjektspesifikk avtale som skal inngås mellom vegeier og det fylkeskommunale/regionale selskap for hvert bompengeprojekt/bompengepakke.**

## **3.2 Organisering**

### **3.2.1 Selskapsform**

Som grunnlag for å vurdere en utvidelse av mandatet er det viktig å se på hvilke oppgaver og ansvar bompengeselskapene har i dag. Dagens bompenger regime er basert på føringer fra Stortingets behandling av St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93. Prinsippene som Stortinget sluttet seg til gjennom behandlingen av stortingsmeldingen er lagt til grunn for alle bompengesaker som er fremmet de siste 20 årene. Prinsippene er også nedfelt i de retningslinjene som Statens vegvesen har utarbeidet for behandling av bompengesaker, jf. håndbok 102 Bompengeprojekter.

I St. meld. nr. 32 (1988-89) på side 97 står det følgende om organisering av bompengeselskapene:

*”Nye bompengeselskaper bør organiseres som aksjeselskaper eller andelslag, fordi det blir stilt klare krav til oppsett og avslutning av regnskap for selskap organisert etter disse modellene.”*

Gruppen legger til grunn at dette prinsippet videreføres.

**Det foreslås derfor at eierformen til et fylkeskommunalt/regionalt bompengeselskap skal være aksjeselskap.**

### **3.2.2 Eierskap**

Dersom en finner ut at felles bompengeselskap er hensiktsmessig bør det ikke være noe i veien for at et slikt selskap kan eies av flere fylkeskommuner og dekke en region. Uansett vil en kunne få grenseoverskridende prosjekter.

Et bompengeselskap kan alternativt gjelde et fylke eller en region omfattende flere fylker. Hvis selskapet skal omfatte en region er et alternativ at de gjeldende fylkeskommunen(e) er eier av selskapet. I regioner der store kommuner med store bomveggprosjekt inngår kan man se for seg at enkelte av disse kommunene ønsker å være medeiere. Storbykommuner vil i slike tilfeller ønske å være medeier på permanent basis. Når det gjelder kommuner med mindre bompengeprojekter kan det være at deres interesse i eierskap reduseres når ”deres” prosjekt er ferdig nedbetalt. En må også diskutere om det skal være mulig for kommuner å gå inn og ut som eier i selskapet etter som en har interesse i et prosjekt.

Det er også spørsmål om det skal være mulig for andre enn fylkeskommuner og kommuner å være medeiere. Pr i dag er det i noen tilfeller private selskap, organisasjoner eller personer som er medeiere i bompengeselskap. Det er som oftes der man har en spesiell interesse i et spesielt

prosjekt. Ved et fylkeskommunalt/regionalt selskap kan vi ikke se at dette behovet er tilstede..

Fylkeskommunene har nå overtatt ansvaret for øvrige riksveier. Det er under planlegging flere utbyggingsprosjekter på disse veiene som forutsetter bompengeneinnkreving. Her er det nå fylkeskommunen som finansierer egenandelen.

**Det anbefales at fylkeskommunele/regionale bompengeselskaper skal være heleid av det offentlige og de skal være majoritetseid av fylkeskommunene(r).**

### **3.2.3 Fordeling av felleskostnader på prosjekt**

En forutsetning for at flere bompengeprosjekter skal kunne samles i et felles bompengeselskap er at økonomien holdes atskilt for de forskjellige prosjektene. Det skal ikke forekomme kryssubsidiering mellom prosjekter.

For fordeling av felleskostnader kan man f.eks benytte modellen som i dag legges til grunn i Sør-Trøndelag. Bompengeselskapene har avtale om kjøp av driftstjenester til håndtering av innkreving for flere bompengeprosjekter. Brukerne tegner felles avtale som gjelder for flere prosjekter og prosjektene har felles informasjon, betaling og brikkefordistribusjon. Bompengeselskapet er brikkeutsteder og står formelt som avtaleutsteder for fellesavtalen. Det henvises her til Statens vegvesens AutoPASS-strategi der det foreslås å trekke ut ”utstederrollen, mao det som omhandler brikke- og avtaleutstedelse. Dette vil kunne forenkle arbeidsoppgavene for bompengeselskapene.

Driftsselskapet fører eget regnskap for hvert prosjekt, og brukerne får spesifiserte kostnader fra hvert enkelt prosjekt.

Fordeling av inntekter og utgifter skjer etter en fastsatt delingsmodell mellom de forskjellige prosjektene. De direkte henførbare kostnadene inngår ikke i delingsmodellen, men bæres av det enkelte prosjekt.

Modellen bør være enkel å overføre til et fylkeskommunalt/regionalt bompengeselskap som omfatter flere prosjekter. Selskapet står som avtale- og brikkeutsteder for en felles avtale for samtlige prosjekter som inngår. Inntekter og utgifter fordeles på de forskjellige prosjektene ved hjelp av delingsfaktoren. Det som imidlertid blir en utfordring som må vurderes nærmere er hvordan innbetaling av forskuddsbetaling, som grunnlag for rabatt, skal håndteres. Dette vil bli vanskeligere når man kan få 5-15 prosjekter med ulike forskuddsbeløp og rabatter inn under samme selskap. som nevnt ovenfor har Statens vegvesen en egen utredning pågående angående en utskillelse av ”utstederrollen”, altså brikkeutstedelse og avtaleinngåelse. En slik utskillelse vil imidlertid ikke alene løse utfordringene man har med dagens forskjellige takst- og rabattregler. Dette må løses ved at dagens kundeavtale endres og at kunden får mulighet til å velge hvilke prosjekt han ønsker rabatt i og betale forskudd i henhold til dette. Forskuddet og renteinntekter av dette må tilfalle det prosjekt som forskuddet tilhører.



## 4 Andre momenter ved bompengeneinnkreving

Underveis i arbeidet med å utrede og utarbeide prinsipper for fylkeskommunale/regionale bompengeselskap, ble det stilt spørsmål ved en del andre prinsipper innen bompengeforvaltningen som bør sees på med nye øyne. Bakgrunnen for dette er at ansvaret for mange av bompengeprojektene er overført til fylkeskommunene som følge av forvaltningsreformen.

### 4.1 Planleggingsmidler

#### 4.1.1 Selskapets rolle som planlegger og utvikler av nye prosjekter

I St. meld. nr. 32 (1988-89) på side 97 står det følgende om bompengeselskapenes ansvar og oppgaver:

*”Bompengeselskapenes oppgaver er knyttet til finansiering av prosjekter, og til innkreving og forvaltning av bompenger. Selskapene har et medansvar for at de kostnader trafikantene blir påført blir lavest mulig. Dette innebærer bl.a. at bompengeselskapene skal:*

- *Skaffe de midler som er nødvendige for dekke selskapets forpliktelser til lavest mulig kostnader. Selskapet bør vanligvis innhente tilbud på finansieringen.*
- *Kreve inn bompenger. Innkrevingen/administrasjonen skal skje med lavest mulig kostnader.*
- *Forvalte bompengeneinntektene. Midler som ikke umiddelbart nyttes til å betale renter eller avdrag på lån, eller til å dekke løpende anleggs- og planleggingsutgifter, skal forvaltes slik at de gir størst mulig avkastning uten risiko for tap av plasserte midler.”*

I disse føringene er det altså lagt vekt på at bompengeselskapets rolle som innkrever og forvalter av innkrevde bompenger. Bompengeselskapenes rolle var også et tema da Stortinget behandlet St.meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97. Her vises det blant annet til at selskapet har en pådriverrolle ved at det arbeider med å få tilslutning til prosjektet fra lokale og sentrale myndigheter. Videre påpekes det at:

*”Dersom bompengeprojektet vedtas, skjer det en betydelig utvidelse av selskapets ansvarsfelt. Selskapets oppgaver vil da være knyttet til finansiering av prosjektet og til forvaltning av bompenger.(...) Samtidig vil departementet understreke at selskapets virksomhet er begrenset til de ovenfornevnte oppgaver.”*

Igjen understrekes bompengeselskapets rolle som innkrever og forvalter av bompenger. Med bakgrunn i disse føringene går gruppa inn for at bompengeselskapets utviklerrolle begrenses til å utvikle og fremskynde finansiering av planlegging. Selskapet skal ikke utvikle eller prioritere prosjekter, eller drive aktivt påvirkningsarbeid for prosjekt som ikke er i selskapets portefølje.

#### 4.1.2 Dekning av planleggingsmidler

Bompenger kan, i likhet med offentlige midler, brukes til planlegging av vegprosjekt. Formuleringene i standardavtalen på dette punkt kan virke begrensende. Det foreslås derfor å endre formuleringene mer i retning av å vise muligheten til å bruke bompenger til planlegging av store og kostnadskrevede prosjekter.

Det bør i den forbindelse utvikles saksbehandlingsregler som tydeliggjør kriteriene for å kunne bruke bompenger til planlegging.

Bakgrunn for gjeldende retningslinjer finner vi i St.meld. nr. 34 (1992-93) der det heter.

*Bompengeselskapets kostnader knyttet til arbeidet med å skaffe tilslutning til prosjektet vil i de fleste tilfellene finansieres gjennom låneopptak, som forutsettes tilbakebetalt gjennom bompenginntektene. Departementet vil peke på at dette gir bompengeselskapene få incitamenter til nøkternhet i denne fasen, slik at ressursbruken i enkelte tilfeller vil bli urimelig stor. Dette vil være uheldig da det fører til en fordyring av prosjektet, samtidig som kostnadene belastes trafikantene.*

(...)

*Samferdselsdepartementet vil vurdere prinsippene for dekning av kostnader som påløper før stortingsbehandlingen i forbindelse med en gjennomgang av standardavtalen.*

Omtalen innebar en slutt på tidligere praksis med at utgifter knyttet til å skaffe tilslutning til prosjektet ble finansieres med bompenger. Spørsmålet om å kunne forskuttere planleggingsmidler med bompenger ble ikke diskutert. Spørsmålet om dekning av kostnader før stortingsbehandlingen ble fulgt opp i St.prp. nr. 17 (1993-94) da ny standard bompengavtale ble forelagt Stortinget. I standardavtalens pkt. 6.3 (nåværende pkt 6.4) heter det:

*”Utgifter selskapet har pådratt seg før stortingsbehandlingen av prosjektet, tillates ikke dekket med bompenger. Eventuell gjeld som er pådratt før dette tidspunktet, skal være innfridd før avtalen underskrives.”* I en merknad til punktet heter det at *”Det kan gjøres unntak for utgifter til planleggingen når dette er avtalt med Statens vegvesen.”*

I dag er ordningen med at bompengeselskapene får anledning til å forskuttere planleggingsmidler relativt utbredt. Vegdirektoratet, som har ansvar for å behandle slike saker, har så vidt vi kjenner til ikke avslått søknader om å forskuttere bompenger til planlegging. En grunn til dette kan være at søknadene som er kommet inn i hovedsak har vært godt begrunnet. Prosjektet har vært prioritert i NTP, bompengeselskap har vært etablert og eierne av bompengeselskapet har vært villige til å ta risikoen med å forskuttere midler til planlegging.

Det er derfor ikke grunn til å tro at ordningen i seg selv har vært til hinder for å få til en rasjonell planlegging av bompengeprojekter. Krav til planlegging og planprosess har imidlertid endret seg dramatisk de siste 20 årene, slik at det i dag er større utfordringer knyttet til å finansiere omfattende plan og utredningsarbeider for gode vegprosjekter. Planleggingskostnadene utgjør grovt regnet rundt 5 % av prosjektenes total kostnad. Det koster m.a.o. ca 50 mill. kr å planlegge et vegprosjekt til en milliard.

Det er derfor viktig å ha fokus på finansiering av planleggingen av store vegprosjekter. I den nye Plan og Bygningsloven fra 1.7.2009 § 14-5 heter det at *”Kostnadene ved utarbeiding av melding med forslag til utredningsprogram om konsekvensutredning bæres av forslagsstilleren.”* I vegsaker antas det at det vanligvis er en kommune, fylkeskommune eller Statens vegvesen som kan betraktes som forslagsstiller og som skal bære disse kostnadene. Det er likevel viktig å ha en mulighet til å finne alternative måter å finansiere planlegging av store og kostnadskrevede prosjekter på.

Det foreslås følgende tilnærming:

- Vegeieren dekker selv kostnadene knyttet til mulighetsstudie. Konseptvalgutredning (KVU) og KS1 dekkes av vegeier etter de til enhver tid gjeldende retningslinjer. KVU/KS1 gjennomføres kun for større prosjekter med kostnad over 500 mill kr. Kostnadene knyttet til mulighetsstudie og KVU/KS1 antas å være rimelige i forhold til totale planleggingskostnader og må kunne dekkes av vegeieren eller eventuelt andre som påtar seg kostnaden.
- På bakgrunn av mulighetsstudie og KVU/KS1 har man i mange tilfeller fått tilstrekkelig grunnlag for å kunne avgjøre om prosjektet er realiserbart og om det gis prioritet hos Vegeieren. Nye riksvegprosjekter vil kunne prioriteres i Nasjonal Transportplan, fylkesvegprosjekter i Fylkesvegplanen.
- Et bompengeprojekt er, i forskjellig grad, usikkert helt til Stortinget har behandlet en bompengeproposisjon. Etter dagens regler må vegeieren dekke kostnadene til kommunedelplan, konsekvensutredning, reguleringsplanlegging samt kostnader knyttet til bompengeutredning fordi dette gjennomføres før Stortinget godkjenner bompengeprojektet. Som en følge av dette er det normalt bare prosjektering og byggeplanlegging som finansieres med bompenger. Det er også usikkerhet knyttet til framdriften av planleggingen fordi man vedtar budsjettene årevis - ikke prosjektvis.
- Som nevnt er det gjeldende praksis at Statens vegvesen skal forhåndsgodkjenne bruk av bompenger til planlegging, jf. bompengeavtalens pkt 6.4. Det anbefales at denne praksis endres slik at fylkeskommunene gis anledning til å forhåndsgodkjenne bruk av bompenger til planlegging av fylkesvegprosjekter. Det forutsettes at prosjektene er prioritert i fylkesvegplaner. Statens vegvesen vil fortsatt måtte forhåndsgodkjenne bruk av bompenger til planlegging av riksvegprosjekter. I tråd med vanlig praksis i behandlingen av bompengesaker skal Statens vegvesen kvalitetssikre det faglige grunnlaget for bompengeproposisjonen før den oversendes Samferdselsdepartementet. I denne kvalitetssikringen vil også bruken av planleggingsmidler inngå. En presisering av rammene for bruk av planleggingsmidler vil måtte inngå som en del av vilkårene for opprettelse av det fylkeskommunale/regionale bompengeselskapet. Et bompengeprojekt er heftet med noe usikkerhet inntil bompengeproposisjonen er behandlet og prosjektet er godkjent i Stortinget. Det fylkeskommunale/regionale selskapet kan stå for selve låneopptak/finansiering, men dette må gjøres på grunnlag av fylkeskommunal garanti og ikke på noen måte belastes de andre bompengeprojektene som selskapet har ansvaret for. Et svært usikkert prosjekt vil, med dette som grunnlag, sannsynligvis ikke få forskuttering av noen, så det må antas at en slik mulighet ikke vil bli utnyttet til ”dårlige” prosjekter i noen stor grad.

**Det anbefales følgende:**

- a. Man opprettholder dagens krav om at vegeieren dekker kostnadene knyttet til mulighetsstudie og eventuelle krav om KVU/KS1 (i tidlig planfase). KVU/KS1 kreves pr i dag kun for riksvegprosjekter og for bypakker. KVU kan neppe defineres som en del av planleggingen av et konkret vegprosjekt. Det vil derfor være utenfor veglovens virkeområde å finansiere disse aktivitetene med bompenger.
- b. Bompengeselskapet kan, med tillatelse fra vegeier og med fylkeskommunal eller kommunal garanti, forskuttere kostnader knyttet til planlegging og fremdrift. Det er

en forutsetning at prosjektet er prioritert i Nasjonal Transportplan eller Fylkesvegplan, og at bruken av bompenger er hjemlet i vegloven.

- c. Dersom prosjektet ikke får godkjenning som bompengeprojekt i Stortinget i løpet av 10 år, dekkes kostnadene av vegeieren dersom denne har gitt godkjenning for forskutteringen. Dersom vegeieren ikke har gitt godkjenning for forskuttering, må garantisten bære den økonomiske risiko. Hvis Staten er vegeier, og skal refundere, legges det til grunn at forskotterte planleggingsmidler refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning, jf. retningslinjene for forskutteringer som er nedfelt i bl.a. St.meld. nr 32 (1988-89) og St. prp. nr. 76 (2000-2001).

Det er ikke vurdert om ordningen kan passe på kommunal veg. Det kan antas at kostnader knyttet til eventuelle bompengeprojekter på kommunal veg er mest aktuell i tilfeller der man skal finansiere bypakker med både riks, fylkes og kommunale veier.

## **4.2 Muligheter for tilpasninger/endringer underveis i prosjektet**

Etter forvaltningsreformen fra 1.1.2010 har fylkeskommunen fått ansvaret for en langt større del av det samlede vegnettet enn tidligere. Mange av de nye bompengeprojektene må en derfor regne med vil gjelde utbygging av fylkesvegnettet der fylkeskommunene er vegeier.

### **4.2.1 Mindre endringer i vedtatte prosjekt**

I noen tilfeller kan det være ønskelig å endre på enkelte innkrevingsprinsipper for vedtatte prosjekter. Dette kan være mindre endringer eller tillegg til utbyggingsprosjektet som ligger innenfor økonomien til bompengeselskapet men som ikke ble beskrevet da proposisjonen ble lagt frem. Slike mindre endringer bør i større grad kunne vedtas av Samferdselsdepartementet.

#### **Det anbefales følgende:**

- I prosjekt der økonomien er god og man, selv med en mindre utvidelse av prosjektet, kommer innenfor den vedtatte rammen på 15 års innkrevningstid bør Samferdselsdepartementet kunne godkjenne endringen.
- I bompengeprojekt der man har dårlig økonomi har man i dag mulighet til å utvide innkrevningen med 5 år og/eller øke taksten med 20 %. Slike tiltak bør også kunne tas i bruk der man ser fornuften ved mindre utvidelser av prosjektet, og bør kunne godkjennes av Samferdselsdepartementet.
- Hvis endringen medfører utvidelse utover det ovennevnte må saken tilbake til Stortinget.

### **4.2.2 Endringer i vedtatte prosjekt som følge av nye prosjekt**

I enkelte områder kan man se for seg at totalbelastningen på enkelttrafikanter kan bli høy ved innføring av nye bompengeprojekt. I dagens takstretningslinjer er det mulig å fryse takstene på et gitt nivå hvis økonomien i prosjektet er bedre enn forventet, man øker altså ikke takstene ihht. prisindeksen. Dette medfører at innkrevingsperioden blir noe lengre enn den kunne vært. På samme måte kan man tenke seg at man velger å redusere takstene i pågående prosjekt hvis økonomien er god, for å sikre økonomien i det nye prosjektet samt å redusere totalbelastningen for de som kjører gjennom flere prosjekt.

#### **Det anbefales at dette kan gjøres under følgende forutsetninger:**

- Det vedtatte prosjektet bør være over halvveis i sin innkrevingsperiode og ha bedre økonomi enn forutsatt.

- Endringer som kan vedtas er reduksjon av takstene/forlenging av resterende innkrevingsperiode.
- Endringene som ønskes bør beskrives i proposisjonen til det nye prosjektet som skal vedtas

### **4.3 Vegeiers kostnadsansvar**

#### **4.3.1 Kostnadsansvar ved inntektsreduksjon**

Spørsmålet om vegeiers kostnadsansvar er interessant ved kostnadsoverskridelser eller ved lavere inntekter enn forutsatt. For dette formålet kan bompengeprojekter deles i to grupper, slik at man vil kunne stå overfor to forskjellige situasjoner:

1. Et enkeltstående bompengeprojekt, eller
2. En bompengering/bompengepakke.

For bompengeprojekter som viser en uheldig økonomisk utvikling er det anledning til enten å øke innkrevingsperioden med inntil fem år, øke takstene med inntil 20 %, eller begge deler samtidig. I tilfellet med et enkeltstående bompengeprojekt vil det være mulig både å øke innkrevningstiden og øke takstene. Manglende dekning utover dette må dekkes av vegeier. Det vil ikke være slik at det er hele gjelden som skal dekkes, men et innskudd som sikrer at økonomien blir god nok til at inntektene dekker løpende avdrag og renter.

For bompengeringer eller bompengepakker er det en fast innkrevingsperiode. Her er det gjerne slik at de enkelte prosjektene følger etter hverandre i tid. Ved overskridelser i et slikt samlet prosjekt må prosjektets totalramme reduseres, slik at den samlede investeringen kommer innenfor den planlagte rammen. Dette gjøres ved at enkeltstående prosjekter tas ut av bompengepakken. Samtidig må låneopptak måles opp mot risikoen for mulige overskridelser.

Det er det enkelte bompengeprojekt som er ansvarlig for sin økonomi. Et fylkeskommunalt/regionalt bompengeselskap kan ikke overta risiko fra det enkelte bompengeprojekt og skal sikre at andre prosjekter ikke bærer risikoen som er knyttet til det enkelte prosjekt.

I denne sammenheng må det imidlertid presiseres at det svært sjelden skjer at man ikke holder seg innenfor de økonomiske rammene for et bompengeprojekt, når man eventuelt både kan forlenge innkrevningstiden med fem år og øke takstene med inntil 20 %. I de få tilfellene der det har vært ekstraordinære økonomiske utfordringer har man på et tidlig stadium gått gjennom prosjektet på nytt og forelagt en revidert prosjekt- og/eller innkrevingsplan for Stortinget. Risikoen for vegeier skal derfor være svært liten.

**Det anbefales at vegeier er ansvarlig for det enkelte bompengeprojekt og på denne måten sikrer at det ikke blir krysssubsidiert innenfor et fylkeskommunalt/regionalt selskap. Endringene ift dagens situasjon vil altså være at Staten må inn som ansvarlig hvis bompengeinntektene blir lavere enn forutsatt på et bompengeprojekt på riksveg.**

#### **4.3.2 Kostnadsansvar ved kostnadsoverskridelser i anleggsfasen**

Ved kostnadsoverskridelser utover kostnadsoverslag skal kostnadsøkning, utover prisstigning, på inntil 10 % dekkes av prosjektet og vegeier i forhold til partenes andel av finansieringen.

Hvis det er en en styrings- og kostnadsramme for prosjektet er det inntil 10 % utover kostnadsrammen som skal dekkes. Kostnadsøkninger utover dette skal i utgangspunktet i sin helhet dekkes av vegeier.

#### **4.3.3 Planleggingsmidler på prosjekter som ikke blir gjennomført**

I utgangspunktet er det kun prosjekter som er beskrevet i NTP eller fylkesvegplan som skal kunne få godkjent bruk av planleggingsmidler, så risikoen for at prosjektet ikke gjennomføres må vurderes som lav. Risikoen ligger i hovedsak i store endringer i anleggskostnad, prosjektforutsetninger eller prioriteringer.

Dersom et prosjekt med forhåndsgodkjent bruk av bompenger til planlegging ikke blir gjennomført i løpet av 10 år etter at avtalen er signert, vil vegeier måtte dekke denne kostnaden.