



Statens vegvesen

Notat

Til: Hordfast AS
Fra: Styring- og strategistab
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55 51 63 37
Vår dato: 11.06.2018
Vår referanse:

Informasjon om forhåndsinnkreving av bompenger

Statens vegvesen er utfordret av Hordfast AS til å sette sammen informasjon om forhåndsinnkreving av bompenger. I dette notatet gis en kort beskrivelse av hva innkreivingsformen omfatter, og en opplisting av prosjekter som har hatt forhåndsinnkreving den senere tid i region vest.

Forhåndsinnkreving

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

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

Forhåndsinnkreving skal være tidsbegrenset, og kan maksimalt pågå i 3 år før det gjøres endelig vedtak i Stortinget om å gå videre med prosjektet som bompengeprojekt. I bompengeproposisjonen og bompengeavtalen om forhåndsinnkreving må det framgå hva inntektene fra forhåndsinnkrevingen skal benyttes til. Det vanlige vil være planleggingskostnader, inklusive grunnundersøkelser.

Det må også framgå hva inntektene skal benyttes til dersom prosjektet eventuelt ikke skal bygges. Forhåndsinnkreving kan også vedtas samtidig med vedtak av utbyggingen. Dersom det har pågått forhåndsinnkreving før vedtaket, kan det vedtas at innkrevingen skal fortsette til utbyggingen er fullført.

Den «normale» bompengeperioden på 15 år regnes fra det tidspunkt anlegget åpnes for trafikk og etterskuddsinnkreving av bompenger starter opp.

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

Oversikt over prosjekter som har hatt forhåndsinnkreving

Tabellen under gir en oversikt over utvalgte prosjekt som har hatt forhåndsinnkreving i region vest.

Prosjekt	Fylke	Periode med forhåndsinnkreving
E39. Nordhordlandsbrua m/fl	Hordaland	1954 –1994
Rv. 562 Askøybrua		1984 – 1992
E39. Trekantsambandet		1993 – 2001
Fv. 544 Halsnøysambandet		2004 – 2008
Rv.7. /rv.13 Hardangerbrua		2006 – 2013
Fv. 107 Jondalstunnelen		2009 – 2012
+ Austevollsbruene		
Fv. 47. T-forbindelsen	Rogaland	01.10.2001–05.09.2013
Fv. 519. Finnfast		01.02.2003–01.08.2005
Rv.13. Ryfast		01.08.2005 –
E39. Rogfast		05.09.2013 –

Fra Statens Vegvesens håndbok for bompengeprojekt.:

Innkrevingsformer

Det skilles mellom tre typer innkreving: forhåndsinnkreving, parallellinnkreving og etterskuddsinnkreving.

Etterskuddsinnkreving

I Meld. St. 26 (2012–2013) er det slått fast at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen. Innkrevingen starter når vegen åpnes for trafikk.

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

Dersom byggeperioden er kort og eventuell offentlig delfinansiering kan benyttes i byggeperioden, reduseres lånekostnadene.

Parallellinnkreving

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

I Meld. St. 26 (2012–2013) er det presisert at parallellinnkreving kun bør tillates i begrenset omfang, hovedsakelig i bomringer rundt byer. Dessuten videreføres dagens praksis ved rene ferjeavløsningsprosjekter.

Parallellinnkreving blir sjelden brukt alene, men i kombinasjon med forhånds- eller etterskuddsinnkreving.

Forhåndsinnkreving

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

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

Også forhåndsinnkreving må godkjennes av Stortinget. Se også kapittel 3.2.2 om spesielle regler for innkreving på ferjer samt takstretningslinjene punkt 2.5 (vedlegg 4).

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

2.3 Innkreving på ferje

For reiser med ferjer betales ferjetakster i tråd med riksregulativet for ferjetakster. Her er det mange takstklasser, beregnet ut fra kjøretøyets lengde. Ved innkreving av bompenger på ferjer blir bompengetaksten et påslag på et antall takstsoner i tråd med riksregulativet. Utgangspunktet har vært at rabatten for bompengepåslaget blir det samme som for ferjebilletten. Bl.a. utstedes sonekort med 40 klipp og verdikort, slik at 50 pst. rabatt oppnås i forhold til det en enkeltbillett uten rabatt koster.

Prop. 117 S (2012–2013) omhandler forhåndsinnkreving av bompenger til E39 Rogfast i Rogaland som er et prosjekt på TEN-T-vegnettet. For dette vegnettet gjelder Eurovignett direktivet. I Prop. 117 S er det lagt til grunn at det ikke gis rabatt på bompengetaksten/bompengepåslaget (bare selve ferjebilletten).

Ved ferjeavløsningsprosjekter skal takst- og rabattsystemet ved etterskuddsinnkrevingen være i tråd med det ordinære takst- og rabattsystemet for bompengeprojekter, dvs. at det ikke lenger skal være noen særordning for denne type prosjekter.

Å benytte AutoPASS ved betaling av ferjebilletter har til nå kun blitt benyttet ved ett prøveprosjekt. Innføring av AutoPASS som ordinært innkrevingssystem på ferjer er under utredning. En rekke forhold utredes. Eventuell bruk av AutoPASS på ferjer må vurderes i forbindelse med nye ferjeandbud.