



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref  
22/126674-2

Vår ref  
22/98-9

Dato  
29. august 2022

## **Klage på takstvedtak - E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum**

Samferdselsdepartementet viser til oversendelse av klage på takstvedtak for bompengeneinnkreving i prosjektet E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum datert 14. juli 2022, og Jevnaker kommune sine merknader til saken av 20. juli 2022.

### **Bakgrunn**

Av Prop. 72 S (2017-2018) *Utbygging og finansiering av E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum i Buskerud og Oppland* og Innst. 299 S (2017-2018) vedtatt i Stortinget 29. mai 2018 fremgår det at Samferdselsdepartementet, i tråd med lokalpolitiske vedtak, legger til grunn at utbyggingen skulle finansieres med bompenger.

Vegdirektoratet er av Samferdselsdepartementet delegert ansvaret som takstmyndighet etter veglova § 27. Den 2. mai 2022 vedtok Vegdirektoratet innkreving i én bomstasjon på ny E16 ved Olum med bompengeneinnkreving i begge retninger, én bomstasjon på eksisterende E16 på kommune-/fylkesgrensen ved Eggemoen med bompengeneinnkreving i begge retninger, to bomstasjoner på fv 241 i Kleggerudkrysset samt én bomstasjon på en påkjøringsrampe i samme kryss, og én bomstasjon på eksisterende E16 ved Olum med innkreving i begge retninger.

Av det vedlagte takstvedtaket fremgår det at uniformerte utrykningskjøretøy, samt sivile utrykningskjøretøy i tjenesteoppdrag, og kollektivtransportkjøretøy i konsesjonert rute er fritatt betaling av bompenger på strekningen. Utover dette gjelder en rekke rabattordninger. Særlig sentralt for dette vedtaket er punktet om felles timesregel om begrensning på betaling for én passering pr. kjøretøy innenfor en periode på inntil en time for takstklasse 1 i bomsnittene 2, 3 og 4, samt 50 pst. rabatt for nullutslippskjøretøy i takstklasse 1.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Stian Dahl  
Sommerseth  
22 24 81 89

Takstvedtaket ble kunngjort 3. og 4. juni 2022.

Jevnaker kommune klaget på takstvedtaket 23. juni 2022. Klagen er rettidig fremsatt. Merknadene til Vegdirektoratets vurdering av klagen er også kommet innenfor fristen.

### **Klagers anførsler**

Jevnaker kommune (heretter «klager») anfører at det må anses som en saksbehandlingsfeil at Vegdirektoratet ved fastsettelse av takstvedtaket ikke har hensyntatt kommunens lokalpolitiske vedtak og tidligere avtale med fylkeskommunen.

Klager viser i denne sammenheng til kommunestyremøtets enstemmige vedtak «*Erklæring om klage på Vegdirektoratets takstvedtak – oppstart av bompengeneinnkreving prosjektet E16 Eggemoen – Jevnaker - Olum*» av 22.06.2022 der det erklæres:

1. *Det forutsettes at ingen husstander i Jevnaker må betale bomavgift for å komme seg til sentrum i Jevnaker.*
2. *Det forutsettes at innbyggere i Jevnaker fritas fra å betale bomavgift for å bringe og hente barn i Stortjern barnehage. Fritaket omfatter også ansatte i barnehagen som kjører til og fra arbeid i Stortjern barnehage.*
3. *Det skal ikke avkreves bomavgift både på hovedvei og sidevei for å kjøre inn eller ut Jevnaker.*
4. *Det bes om fritak for nullutslippskjøretøy på bomsnitt 2,3 og 4.*
5. *Det bes om at times regel på sideveier utvides til to timer.*
6. *Det klages på manglende underretting og kunngjøring om Vegdirektoratets takstvedtak til Jevnaker kommune.*

Klager mener videre det er gjort en saksbehandlingsfeil ved at kommunen ikke er underrettet om takstvedtaket, annet enn gjennom kunngjøring i pressen.

På bakgrunn av overnevnte anførsler oppfatter departementet at klager anfører at takstvedtaket er ugyldig, og at et takstvedtak for E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum må fattes på nytt.

Klager ber om oppsettende virkning til klagen er endelig avgjort, jf. fvl. § 42.

### **Vegdirektoratets vurdering**

Klagen ble vurdert av Vegdirektoratet i avgjørelse av 14. juli 2022.

#### *Spørsmål om fritak for visse husstander i Jevnaker*

I sin vurdering av klageerklæringens første punkt viser Vegdirektoratet til at det ikke i Prop. 72 S (2017-2018), Innst. 299 S (2017-2018) eller prosjektavtalen med bompengeselskapet Vegfinans, er funnet hjemmel for å innvilge fritak for beboerne i Jevnaker kommune som bor på utsiden av bomstasjonslokasjonene og således må passere disse for å komme seg til

sentrum i Jevnaker. Det er imidlertid fastsatt et passeringstak og innført timesregel for å skjerme de som har flest passeringer.

For innbyggere i Jevnaker bosatt øst for Olum og sør for Kleggerud er det på grunn av det vedtatte bompengepolettet slik at de må passere bom for å komme til kommunesenteret. Vegdirektoratet viser i denne sammenheng til vurdering av konsultentselskapet Rambøll på oppdrag fra Statens vegvesen (heretter «SVV») om de økonomiske konsekvensene for å gi disse fritak, og konklusjonen var at inntektstapet er svært begrenset. På bakgrunn av dette skrev Samferdselsdepartementet et brev 5. oktober 2016 som uttrykte at departementet ikke vil motsette seg en fritaksordning for disse om lag 80 husstandene. Vegdirektoratet viser også til møtereferater og lokale vedtak som dokumenterer at det har vært enighet med SVV om et slikt fritak. På dette svært særegne grunnlaget stiller Vegdirektoratet seg åpen for innføring av et bostedsfritak, noe de ikke ser at det var grunnlag for øvrig i klagen.

#### *Spørsmål om fritak for kjøring til/fra Stortjern barnehage*

Klagens andre punkt om fritak for å bringe og hente barn i Stortjern barnehage, som også omfatter ansattes kjøring til og fra arbeid i barnehagen, gir ikke Vegdirektoratet medhold i. Vegdirektoratet viser til at det hverken i Prop. 72 S (2017-2018) eller i takstretninglinjene er åpnet for slike fritak. Vegdirektoratet er gjort kjent med at spørsmål om fritak for innbyggere i Jevnaker kommune som skal hente/bringe/jobbe i Stortjern barnehage har vært drøftet i tidligere møter mellom SVV Region øst og klager. Av dette fremgår det imidlertid at SVV har kommunisert at en slik løsning vil medføre vesentlige utfordringer for bompengeselskapet.

Et fritak som søkt om her vil ifølge Vegdirektoratet føre til praktiske utfordringer, samt mulige økte driftskostnader som må dekkes av bompenger. Vegdirektoratet viser til at det allerede er gjort tilpasninger til denne gruppen i takstvedtaket, både med henvisning til timesregel, redusert takst på sideveg, samt innføring av passeringstak for å minimere ulemper.

#### *Spørsmål om bomavgift på både hovedvei og sidevei inn og ut av Jevnaker*

Klager har også bedt om at det ikke skal avkreves bomavgift både på hovedvei og sidevei for å kjøre inn eller ut av Jevnaker. Vegdirektoratet viser til Prop. 72 S hvor det er lagt til grunn en bomplassering hvor både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skal betale. Vegdirektoratet har ikke funnet grunnlag for å endre bomsnittene, men peker på at det imidlertid er lagt opp til redusert takst på sidevegene, og at så få som mulig skal betale på mer enn en bom på samme tur.

#### *Spørsmål om fritak for nullutslippskjøretøy*

Om fritak for nullutslippskjøretøy på bomsnitt 2, 3 og 4, uttaler Vegdirektoratet i sin behandling av klagen at gjeldende takstretninglinjer åpner for betaling for nullutslipp dersom det foreligger lokalpolitisk tilslutning. Viken fylkeskommune, garantist for bompengelånet, har gjennom vedtak PS 26/2022 «Endelig fastsetting av takst- og rabattsystem for E16 Eggemoen – Olum» av 30. mars 2022 gitt sin tilslutning til å innføre betaling for nullutslippskjøretøy. Vegdirektoratet viser til at det er rabattsystemer på plass, og at fritak vil ha store konsekvenser for innkrevningstiden i prosjektet. I tillegg trekkes

Samferdselsdepartementets brev av 5. oktober 2016 igjen frem, denne gang med henvisning til at departementet mener at elektriske biler ikke skal garanteres fritak. Slik Vegdirektoratet vurderer det, er det dermed hjemmel i Prop. 72 S til å innføre betaling for nullutslippskjøretøy.

#### *Spørsmål om endring av timesregel*

Om klagens punkt vedrørende økning av timesregelen fra én til to timer, viser Vegdirektoratet til at en slik endring vil stride med omtalen i Prop. 72 S (2017-2018). Videre er det et samlet passeringstak som ivaretar hensynet til de som vil passere bommene hyppigst og flere ganger på samme tur. Det påpekes også at timesregel i strekningsvise prosjekter ikke er en rabattordning, men en ordning som skal ivareta nytteprinsippet.

#### *Spørsmål om manglende underretning og kunngjøring*

Slik Vegdirektoratet vurderer dette, og slik praksisen deres er, underrettes ikke særskilt berørte kommuner utover de vanlige kunngjøringskanalene for takstvedtak. Vegdirektoratet avviser på dette grunnlag påstanden om saksbehandlingsfeil.

#### *Vegdirektoratets konklusjon og tilråding til departementet*

Vegdirektoratet stiller seg åpen til en innføring av fritak for de rundt 80 husstandene som er spesielt uheldig berørt basert på den ekstraordinære situasjonen med foreliggende enighet mellom kommunen og SVV, på det særegne grunnlaget brevet av 5. oktober 2016 er, hvor departementet eksplisitt skriver at en ikke vil stille seg i veien for et slikt fritak i dette prosjektet.

Særlig sett i lys av nytteprinsippet fremhever Vegdirektoratet at det er uheldig at kjøretøy i takstgruppe 1 som ved kjøring fra E16 fra Roa, tar av i krysset ved Kleggerud og kjører fv 241 sørover, må betale både på sidevegsbommen og på E16. I tillegg er det betaling i to bomstasjoner i samme bomsnitt for kjøretøy i takstgruppe 2, og betaling på E16 pluss sidevegsnettet for kjøretøy i takstklasse 2 om en benytter ny E16 inn/ut av Bergermoen industriområde. Disse følgene Vegdirektoratet vurderer som uheldige sett opp imot nytteprinsippet, foreslås rettet opp i ved innføring av timesregel på tvers av bomsnitt 1 E16 Olum og bomsnitt 3 Kleggerud rampe sør, timesregel for takstgruppe 2 mellom Kleggerud nord og Kleggerud rampe, samt timesregel for takstgruppe 2 i bomsnitt 1 og 2. Det påpekes imidlertid at de økonomiske konsekvensene for i prosjektet per nå ikke er tilstrekkelig utredet. Dermed foreslås det at løsningene evalueres spesifikt når takst- og rabattsystemet gjennomgås 1-2 år etter start på innkreving, og Vegdirektoratet mener tilslutning fra bompengegarantisten bør vurderes ved evt. innføring.

Vegdirektoratet finner ikke grunnlag for å gi fritak for kjøring til og fra Stortjern barnehage, eller for nullutslippskjøretøy. Timesregelen er det heller ikke grunnlag for å endre. I tillegg mener Vegdirektoratet det ikke er begått saksbehandlingsfeil i tilknytning til fastsettelsen av takstvedtaket.

### **Klagers merknader til Vegdirektoratets avgjørelse**

I brev av 20. juli 2022 støtter klager Vegdirektoratets forslag til endringer som delvis imøtekommer klagen. Likevel gjenstår det viktige forutsetninger kommunen tidligere har satt som ikke er imøtekommet. Merknadene knyttes derfor særskilt til de forhold som klager mener det er avgjørende å finne en løsning for.

Klager understreker på nytt at kommunen var bekymret for konsekvenser bomavgift på sideveier ville gi, og forhandlet derfor med fylkeskommunen og SVV om minst mulig belastning på bomavgift på sideveier forut for endelig lokalpolitisk vedtak i november 2016. Første lokalpolitiske prinsippvedtak om tilslutning til at prosjektet skulle delfinansieres med bompenger ble fattet i 2012.

Av ulike grunner ble bomsnitt 4, mot kommunens ønske, plassert innenfor kommunegrensen. Dette medførte at om lag 60-70 husstander ved Olum måtte betale bomavgift for å komme seg til kommunesenteret. Dette gjaldt også 5 husstander ved Kleggerud. Plasseringen av dette bomsnittet førte også til at kommunens innbyggere som hadde barn, eller var ansatt i barnehagen, måtte betale bompenger til/ fra barnehagen.

Overnevnte forhold førte til at kommunen fattet et nytt lokalpolitisk vedtak om delfinansiering med bomavgift i 2015. Da vedtaket ikke var i tråd med gjeldende regelverk, ble det etter møtevirksomhet med SVV og fylkeskommunen fattet et nytt vedtak i 2016, som la grunnlag for Prop. 72 S (2017-2018). Kommunens forutsetning for vedtaket var at ingen innbyggere skulle betale bompenger for å ferdes innad i egen kommune, samt at Stortjern barnehage skulle likebehandles med andre barnehager i kommunen. Klager opplyser at SVV og fylkeskommunen oppgav at fritakene som dette gjaldt, ikke ville påvirke finansieringen av prosjektet. Oppland fylkeskommune som garantist for finansieringen gav derfor sin tilslutning til kommunens krav.

Klager skriver fritaksordningene som gjaldt fri ferdsel innad i kommunen og kjøring til/fra Stortjern barnehage ikke hørte hjemme i en bompengeproposisjon, og de ble dermed tatt ut av forslaget. På bakgrunn av overnevnte har kommunen satt fritakene omtalt i klagen som en forutsetning, og gitt sin garanti for dette til kommunens innbyggere. Det er derfor ikke aktuelt for kommunen å gå bort fra denne lovnaden.

#### Innretningen av bomsnitt

Klager mener at bompengeproposisjonen lider av en «logisk brist». Ved at det må betales bompenger både på hovedvei og sidevei for å kjøre inn i Jevnaker, samt at timesregelen kun gjelder for sidevei, vil dette være en motivasjon for å velge sidevei fremfor hovedvei også for tungtransport.

Klager merker seg at Vegdirektoratet tilrår at det utredes endringer av takstopplegget. Klager ser det som helt nødvendig at dette endres, der det tilpasses slik at flest mulig trafikanter benytter hovedvei framfor sidevei.

### Klagers forslag til videre håndtering av saken

- Bomsnitt 4 flyttes til kommunegrensen mellom Lunner og Jevnaker
- Fritak for bomavgift for innbyggere i Jevnaker som bor slik at de må passere bomsnitt 4 eller 3 for å kjøre inn til sentrum
- Fritak for bomavgift for innbyggere i Jevnaker som bringer/ henter barn i Stortjern barnehage og må passere bomsnitt 4 og ansatte i barnehagen som må passere bomsnitt 4
- Ivareta prinsippet om at en ikke skal betale både på hovedvei og sidevei for å kjøre inn i Jevnaker
- Ivareta prinsippet om å få mest mulig trafikk på hovedvei både for å oppnå bedre inntjening og for å bedre miljø og trafikksikkerhet gjennom sentrum

Klager forventer at overnevnte løsninger imøtekommes av departementet, som klager mener er i tråd med Prop. 72 S (2017-2018).

### **Departementets vurdering**

#### Vedr. anførsler om saksbehandlingsfeil

Samferdselsdepartementet legger som Vegdirektoratet til grunn at det påklagede takstvedtaket for E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum av 2. mai 2022 er i tråd med Stortingets behandling av Prop. 72 S (2017-2018) og Innst. 299 S (2017-2018). Klager anfører imidlertid at Vegdirektoratets takstvedtak er ugyldig da vedtaket ikke har hensyntatt kommunens lokalpolitiske vedtak og tidligere avtaler med SVV og fylkeskommunen.

Departementet kan ikke se at nevnte avtaler og vedtak fremgår av Prop. 72 S (2017-2018) eller Innst. 299 S (2017-2018). I Prop. 72 S (2017-2018) s. 3 står bl.a. den lokalpolitiske behandlingen av prosjektet omtalt:

*«Som følge av manglende omforente vedtak, ble saken forelagt Samferdselsdepartementet. Et revidert forslag til bompengelopplegg ble deretter lagt fram for ny lokalpolitisk behandling i november 2016. Både Buskerud og Oppland fylkeskommuner og Ringerike og Jevnaker kommuner har sluttet seg til det reviderte opplegget.» . . .*

*«Jevnaker kommune fattet følgende vedtak i møte i kommunestyret 17. november 2016:*

- 1. Utbyggingen av E16 på strekningen Eggemoen – Olum delfinansieres med bompenger. Innkrevningen skjer i begge retninger i automatiske bomstasjoner på gammel og ny E16 og fv. 241, som vist på kart for alternativ 3 i bomutredningen av 2. november 2015.*
- 2. Det legges til grunn at utbyggingen skjer i perioden (2017/2018 – 2020/2021)*
- 3. Ved bruk av elektronisk brikke får kjøretøy i takstgruppe 1 rabatt på 20 pst. Det vil ikke bli gitt rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2.*
- 4. Bompengoordningen baseres på felles månedlig passeringstak på 40 passeringer som gjelder for alle bomstasjonene på sidevegene. I tillegg innføres timesregel som gjelder felles for alle bomstasjonene på sidevegene. Passeringstak og timesregel gjelder ikke for ny E16. For øvrig legges gjeldende takstretningslinjer til grunn.*

5. Ved åpning av Eggemoen – Olum forutsettes det at den gjennomsnittlige taksten blir om lag 55 2016- kr på ny E16, og 20 kroner på eksisterende E16 og på fv. 241. Dette tilsvarer om lag:
- 55–60 kr på ny E16 og 20–23 kr på eksisterende E16 og på fv. 241 for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøre-tøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1)
  - Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av kjøretøy i kjøreggruppe M1) betaler 2,5 ganger taksten for lette kjøretøy.
6. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn det som er lagt til grunn, aksepteres det at gjennomsnittstaksten økes med inntil 20 pst. og at innkrevingsperioden forlenges med inntil 5 år.
7. Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesens finansieringsanalyse (jf. bompengegrunnelaget av 2. november 2015), forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevingen for E16 Eggemoen–Olum kan settes lavere enn de som er beregnet i finansieringsanalysen. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
8. Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av strekningen Eggemoen – Olum.»

Vegdirektoratet opplyser i sin behandling av klagen at de er forelagt flere møtereferater fra møter med bl.a. SVV som omtaler diskusjoner om fritak for betaling av bompenger. Nevnte dokumenter har blitt vurdert av Vegdirektoratet i tilknytning til klagebehandlingen og til de ulike spørsmål om fritak for betaling av bompenger. Saken anses derfor å ha vært tilstrekkelig opplyst for en forsvarlig saksbehandling på dette tidspunktet. Etter vårt syn må en eventuell saksbehandlingsfeil uansett anses å være reparert i forbindelse med klagebehandlingen her.

Klager mener det også er gjort en saksbehandlingsfeil ved at kommunen ikke er underrettet om takstvedtaket, annet enn gjennom kunngjøring i pressen. Vi viser i denne forbindelse til Vegdirektoratets vurdering av klagen og deres praksis rundt underretning og kunngjøring. Alle takstvedtak kunngjøres på samme måte. Dette er en etablert praksis som departementet legger til grunn er i tråd med gjeldende regelverk.

#### *Spørsmål om fritak*

Denne klagens punkter går, med unntak om punktet om manglende underretning, ut på spørsmål om ulike bompengefritak.

I takstretningslinjene er det trukket 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. Som et generelt utgangspunkt mener departementet det er viktig å begrense bruken av fritak og særordninger i bompengeprojekter. Det er i dag noen få særordninger hvor det historisk er gitt fritak for husstander for kjøring til kommunesenteret. Samtidig er det slik at en

betydelig del av bompengeinntektene nasjonalt kommer fra jobbreiser innenfor egen kommune.

Fritak for nye grupper kan medføre brudd på likebehandlingsprinsippet, og vil kunne skape nye forventninger andre steder. Fritak for noen vil også føre til høyere takster for andre, både for å dekke inn inntektstapet det medfører og for å dekke de økte administrative kostnadene knyttet til særordningene. Fritak etter denne type prinsipper bidrar til at andelen administrasjonskostnader øker på bekostning av å betjene bompengelån.

Departementet har derfor arbeidet for å avvikle denne type særordninger, blant annet ved en innstramning av fritaksgrunner i takstretningslinjene. Fritaksordninger øker også risikoen for garantisten av lånet som innkrevingen skal betale. I dette tilfellet er det Viken fylkeskommune. Alt i alt er dette forhold som taler for å utvise ytterst stor varsomhet når en treffer vedtak som potensielt endrer vedtatte bompengeopplegg. Spørsmålet i denne konkrete saken er om det foreligger særskilte omstendigheter som likevel kan forsvare unntak fra føringene i de gjeldende takstretningslinjene.

#### *Spørsmål om fritak for visse husstander i Jevnaker*

Hverken i Prop. 72 S (2017-2018), Innst. 299 S (2017-2018) eller i takstvedtaket for dette prosjektet gis det hjemmel for et fritak som knytter seg til bostedsadresser. På bakgrunn av dette vil det i utgangspunktet ikke bli gitt fritak i noen av tilfellene som kreves av klager. Brevet fra departementet av 5. oktober 2016 gjør imidlertid at det kan foreligge særskilt grunnlag for å gjøre unntak fra dette utgangspunktet. Av brevet fremgår det at husstander som kommer spesielt uheldig ut kan få fritak dersom bompengesystemet legger til rette for det.

Av referatene fra tidligere diskusjoner med SVV Region øst og klager fremgår det også at det har vært enighet mellom SVV og klager om at de om lag 80 husstandene som ville kunne bli spesielt berørt av bompengeprosjektet ville kunne få fritak i den respektive lokalvegsbommen. Nå legger ikke bompengesystemet nødvendigvis til rette for dette. Vegdirektoratet tar forbehold om at det kun gis i respektive bomsnitt og at Jevnaker oversender en komplett liste med adresser. Likevel vurderer departementet det slik at et brev om at staten ikke vil stille seg i veien for en slik fritaksordning, gir åpenbare forventninger. I tillegg vil en slik fritaksordning være i tråd med garantist Viken fylkeskommune sitt vedtak i forbindelse med endelig takst- og rabattstruktur. På bakgrunn av dette slutter departementet seg til Vegdirektoratets vurdering på dette punktet, med samme forbehold.

#### *Spørsmål om fritak for kjøring til/fra Stortjern barnehage*

Det vises til vurderingen Vegdirektoratet har gjort i sitt vedtak av 14. juli hvor de legger til grunn at det ikke er hjemmel for fritak for kjøring til og fra barnehage. Forelagt dokumentasjon i saken viser at Statens vegvesen ikke kunne love fritak for kjøring til/fra barnehagen.



I brevet av oktober 2016 skrev departementet at spørsmålet om interne reiser bør løses i fellesskap mellom kommunen og SVV, og hvor bompengesystemet legger opp til det, vil en ikke stå i veien. Dette fritaket er altså hverken løst i fellesskap mellom kommunen og SVV, og det vedtatte bompengelopplegget legger heller ikke opp til fritaket. Departementet kan dermed ikke se at brevet av oktober 2016 gir grunnlag for fritak her. Heller ikke følger det av annet grunnlag, hverken bompengeproposisjonen, innstillingen, eller takstvedtaket. Utover de praktiske hindringene en i alle tilfeller måtte forsere og administrere, er bompengelopplegget godt tilpasset frekvent kjøring i bomsnittene, særlig etter dette vedtaket. På bakgrunn av disse forhold slutter departementet seg til Vegdirektoratets anbefaling om å ikke gi fritak på dette punktet.

#### *Spørsmål om bomavgift på både hovedvei og sidevei inn og ut av Jevnaker*

Det vises til Vegdirektoratets vurdering av klagen, Prop. 72 S (2017-2018), Innst. 299 S (2017-2018), og vedtatt takstvedtak. Gjennomgående er det vedtatt, også lokalt, en plassering av bommene hvor både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skal betale.

Slik departementet vurderer det, er det vedtatt mer enn tilstrekkelige ordninger med både timesregel og passeringstak. Det er likevel utfordringer med det komplekse opplegget som også konsulentselskapet Rambøll og Vegfinans har pekt på, i tillegg til nå Vegdirektoratet og klager. Nytteprinsippet, at trafikanten som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet den betaler for, skal være førende, og departementet ser her at dette potensielt kan ivaretas bedre. Derfor slutter departementet seg til Vegdirektoratets anbefaling om at de følgende punktene utbedres:

1. Betaling både på E16 og sidevegsnettet for kjøretøy i takstgruppe 1 ved kjøring fra E16 fra nordøst (Roa), tar av i krysset ved Kleggerud (bomsnitt 3), og kjører fv 241 sørøver.
2. Betaling i to bomstasjoner i samme bomsnitt for kjøretøy i takstgruppe 2
3. Betaling både på E16 og sidevegsnettet for kjøretøy i takstklasse 2 ved kjøring gjennom bomsnitt 1 og 2 dersom de benytter seg av ny E16 og skal inn/ut av Bergermoen industriområde.

Da disse endringene utvilsomt vil medføre konsekvenser for innkrevingen i prosjektet, slutter også departementet seg til at effekten disse utbedringene/endringene vil ha, evalueres når takst- og rabattsystemet gjennomgås 1-2 år etter bompengenneinnkrevingen har startet opp, jf. føringer i Prop 1 S (2016-2017). Av hensyn til garantisten og det kommunale selvstyret, tas det også forbehold om tilslutning fra Viken fylkeskommune for endring av bompengelopplegget.

Jevnaker kommune mener at oppstillingen over ikke er fullstendig i deres kommentarer til Vegdirektoratets vedtak av 14. juli. Departementet er enig i prinsippet om at trafikken skal gå på ny vei, og ikke gammel eller sideveg. På bakgrunn av dette, slutter departementet seg til at også dette punktet utbedres, men at konsekvensene evalueres når bompengeselskapet skal gjennomgå takst- og rabattsystemet i dette bomprosjektet 1-2 år etter åpning.

Når det gjelder plasseringen av bomsnitt 4 ser departementet også utfordringene, men dette er et kompleks bompengelopplegg med mange bomstasjoner hvor endringer/tilpasninger vil ha store konsekvenser for garantist og det private bompengeselskapet, som er vedtatt både i Stortinget og lokalt. Det er ikke gitt at man ved å løse en «logisk brist» ikke skaper en annen, og nytteprinsippet gjelder også slik at det er de som mest utnytter ny og god veg, som skal betale for den. I alle tilfeller er det kommunen selv som har foreslått plasseringen av bomsnitt 4, og det ble slik for å tilrettelegge for en lavere takst på sideveisnettet. Det opprinnelige finansieringsopplegget fra SVV var nemlig en bomstasjon på start og slutt av ny E16 uten sidevegsbommer. På bakgrunn av dette vurderer departementet forholdene slik at bomsnitt 4 ikke flyttes.

#### *Spørsmål om fritak for nullutslippskjøretøy*

Det vises til Vegdirektoratets vurdering av klagen på dette punktet. Som det fremgår her, har Viken fylkeskommune som garantist gitt sin tilslutning til å innføre betaling for nullutslippskjøretøy. Dette er i tråd med departementets syn i brevet av 5. oktober 2016. Videre i Prop 87 S (2017-2018) åpnet for at det lokalt kan fastsettes takst for nullutslippskjøretøy opp 50 prosent av normaltakst, jf. Prop 87 S (2017-2018). Takstene kan variere mellom 0 og 50 pst. av ordinær takst fratrukket brikkerabatt. I tråd med bompengepolitikken generelt forutsettes det lokalpolitiske vedtak for å forankre takstnivået for nullutslippskjøretøy. Dermed er det utvilsomt hjemmel for å innføre betaling for nullutslippskjøretøy i bomsnitt 2, 3 og 4. Det er andre rabattsystemer på plass, som sammen med hensynene drøftet i innledningen til konsekvenser av særordninger, taler klart for å ikke endre vedtatte opplegg på dette punkt.

#### *Spørsmål om endring av timesregel*

Departementet viser til Vegdirektoratets vurdering av klagen og Prop. 72 S (2017-2018), jf. Innst. 299 S (2017-2018). Som det fremkommer der, vil en endring av timesregelen stride med Stortingets vedtak. Trafikanter med hyppige og regelmessige passeringer ivaretas også av passeringstaket. Utover dette vises det igjen til de generelle betraktningene om særordninger og endringer i vedtatt bompengelopplegg. Dermed slutter departementet seg til Vegdirektoratets vurdering og anbefaling om at timesregelen ikke endres.

#### *Søknad om oppsettende virkning*

Søknaden om oppsettende virkning faller naturligvis bort da det nå med dette vedtaket tas en endelig avgjørelse. Terskelen for at forvaltningsvedtak gis oppsettende virkning, særlig med de omfattende økonomiske konsekvensene som det ville vært i dette tilfellet, ville uansett også være høy.

#### **Konklusjon og vedtak**

Departementet kan ikke se at det påklagede takstvedtaket lider av saksbehandlingsfeil som medfører at vedtaket må anses ugyldig, jf. fvl. § 41.

Departementet innvilger fritak for betaling av bompenger for visse husstander i Jevnaker som kommer uheldig ut ved at de må betale bomavgift for å komme seg til sentrum i Jevnaker, på

det særskilte og egenartede grunnlaget som departementets brev av 5. oktober 2016 utgjør. Dette er i tråd med Vegdirektoratets anbefaling i brev av 14. juli 2022, og innvilges med de samme forbehold som der. Jevnaker kommune vil ha et ansvar for å holde bompengeselskapene løpende oppdatert om personer som er bostedsregistrert i det aktuelle område og som dermed har rett på fritak. Som for andre fritaksordninger utsteder bompengeselskapet fritak for kjøretøy etter søknad. For å få innvilget fritak for et kjøretøy må det foreligge dokumentasjon på at det aktuelle kjøretøyet er registrert på en person som er folkeregisteret med boligadresse i det aktuelle området. Fritaksordningen begrenses til å gjelde to kjøretøy per husstand. Ordningen vil i tråd med etablert praksis ikke få tilbakevirkende kraft.

Delvis i tråd med Vegdirektoratets anbefaling og vedtak, slutter også departementet seg til å utbedre takstopplegget på disse punktene:

1. Betaling både på E16 og sidevegsnett for kjøretøy i takstgruppe 1 ved kjøring fra E16 fra nordøst (Roa), tar av i krysset ved Kleggerud (bomsnitt 3), og kjører fv 241 sørover.
2. Betaling i to bomstasjoner i samme bomsnitt for kjøretøy i takstgruppe 2
3. Betaling både på E16 og sidevegsnett for kjøretøy i takstklasse 2 ved kjøring gjennom bomsnitt 1, 2 og 4 dersom de benytter seg av ny eller gammel E16 og skal inn/ut av Bergermoen industriområde.

Utbedringen tas med de forbehold at effektene av dem evalueres når takst- og rabattsystemet evalueres, og at Viken fylkeskommune gir tilslutning til dem.

Flytting av bomsnitt 4 forutsetter lokalpolitisk tilslutning til dette og den fylkeskommunale garantien må opprettholdes. Slike vedtak og tilslutning fra garantist foreligger ikke. Departementet fastholder derfor at bomstasjonen blir stående som forutsatt i Prop. 72 S (2017-2018). Departementet vil imidlertid i dialog med lokale myndigheter bomplasseringen på nytt dersom fritaksordningene påvirker inntekstgrunnlaget i for stor grad. Eventuelle endringer vil imidlertid kreve lokalpolitisk tilslutning.

Klagens punkter om fritak for kjøring til/fra Stortjern barnehage, nullutslippskjøretøy på bomsnitt 2, 3 og 4, utvidelse av timesregelen på sideveier, og flytting av bomsnitt 4, innvilges ikke.

Klagerens anførsler har således delvis ført frem. Saken kan ikke gjøres til gjenstand for ytterligere klage, jf. fvl. § 28 tredje ledd.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Stian Dahl Sommerseth  
førstekonsulent

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg