



Bompengeinnkreving i 2019



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Bompengereformen	3
1.2	Rammebetingelser og beskrivelse av endringer	3
1.2.1	Takst- og rabattsystemet.....	4
1.2.2	Avvikling av innkreving av tilleggsavgift	5
1.2.3	Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojekt.....	6
1.2.4	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	6
1.2.5	Garantier.....	7
2	Regionale bompengeselskap.....	8
2.1	Tilsyn og kontroll av de regionale bompengeselskapene	8
2.2	Måletallsindikatorer	9
2.2.1	Rapportering av måletallsindikatorer i 2019 og fremtidig rapportering.....	9
2.3	Regnskapsmessig skille for integrerte utstedere	10
3	Bompengennektingen i 2019 – resultater og analyser.....	11
3.1	Bompengeprojekter og bomstasjoner.....	11
3.2	Trafikk.....	15
3.2.1	Antall passeringer.....	15
3.2.2	Passeringer med brikke og avtale.....	17
3.2.3	Passeringer fritatt fra betaling av bompenge	19
3.2.4	Utenlandsregistrerte kjøretøy.....	21
3.3	Bompengeneinntekter	22
3.4	Driftskostnader.....	27
3.4.1	Driftskostnader per passering	30
3.4.2	Driftskostnader som andel av bompengeneinntekter	33
3.5	Låne- og innskuddsforvaltning	35
3.5.1	Lånegjeld og finanskostnader.....	35
3.5.2	Rentevilkår.....	37
3.5.3	Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter.....	38
3.6	Status på innkrevingstid	40
3.7	Lokal drivstoffavgift.....	42
4	Oppsummering av resultatene.....	43
5	Vedlegg.....	45
5.1	Vedlegg 1 – Bompengeprojekter og bomstasjoner	45
5.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprojekter	47

5.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld	48
5.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene	51
5.5	Vedlegg 5 – Garantioversikt	53
5.6	Vedlegg 6 – Utenlandsregistrerte kjøretøy og bruk av brikke	55
5.6.1	Passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy.....	55
5.6.2	Avtalepasseringer	55
5.6.3	Fakturerbare passeringer	55
5.6.4	Fakturerte passeringer	56
5.6.5	Betaling av faktura for passeringer	57

1 Innledning

Denne rapporten beskriver resultatene fra bompengeselskapenes drift i 2019. Dette inkluderer resultater for passeringer i bomstasjonene, inntekter, drifts- og finanskostnader, lån og innskudd, og en sammenligning med tidligere år. I tillegg er historiske tall oppgitt for disse temaene. Det er også gitt en omtale av status på innkrevningstid for prosjekter som har startet innkreving og forventet nedbetalingstidspunkt for alle prosjekter. Passeringer med nullutslippskjøretøy og utenlandskregistrerte kjøretøy er omtalt spesielt. Tilsyn og kontroll av de regionale bompengeselskapene er omtalt, og i tillegg er det gitt en sammenligning av de regionale bompengeselskapene for enkelte av de rapporterte tallene.

Tallene som presenteres er i hovedsak basert på bompengeselskapenes årsregnskaper og utfylte oppfølgingskjema for de ulike bompengeprojektene. I tillegg er noe statistikk innhentet fra sentralsystemet for bompengeselskapene (CS Norge), ferjedatabanken, Euro Parking Collection (EPC) og AutoPASS formidlingssentral.

Enkelte historiske tall er justert siden rapport om driften til bompengeselskapene i 2018 ble skrevet, og alle tall som er påvirket av dette er oppdatert. Nærmere forklaring er gitt i kapitlene som inneholder oppdaterte tall.

1.1 Bompengereformen

I forbindelse med bompengereformen, jf. Meld. St. 25 (2014-2015) *På rett vei – Reformen i veisektoren*, er det etablert fem regionale bompengeselskap. De fleste av de tidligere bompengeselskapene har blitt overtatt av de regionale bompengeselskapene og alle nye bompengeprojekter vil også bli lagt til disse. Det har frem til bompengereformen vært vanlig at et bompengeselskap administrerte og finansierte ett enkelt bompengeprojekt, og dette er nå endret. I flere tabeller i denne rapporten er det oppgitt antall bompengeselskaper, og dette har derfor tidligere vært tilnærmet likt antall bompengeprojekter. Fra og med 2017 har antall bompengeprojekter blitt oppgitt i stedet for antall bompengeselskap i disse tabellene.

Bompengeavtaler mellom de nye regionale bompengeselskapene og Samferdselsdepartementet ble inngått på følgende tidspunkt:

- Bompengeselskap Nord AS (Bompengeselskap Nord): 10. oktober 2018
- Ferde AS (Ferde): 24. november 2017
- Fjellinjen AS (Fjellinjen): 15. august 2017
- Vegamot AS (Vegamot): 18. august 2017
- Vegfinans AS (Vegfinans): 17. november 2017

Overtakelse av de tidligere bompengeselskapene pågikk i perioden 2017-2020, og ved slutten av 2020 står kun ett selskap utenfor de regionale bompengeselskapene. Dette er Svinesundsforbindelsen AS, som vil forbli utenfor de regionale bompengeselskapene inntil innkrevingen blir avviklet. Eksportvegen og Ryaforbindelsen ble overtatt av henholdsvis Vegamot og Bompengeselskap Nord i 2020. Atlanterhavstunnelen AS var også et av selskapene som sto utenfor de regionale selskapene i 2019, men innkrevingen ble avsluttet i juni 2020.

1.2 Rammebetingelser og beskrivelse av endringer

Dette kapitlet inkluderer beskrivelser av rammebetingelser og eventuelle endringer som er relevante for fremstillingene av informasjon og statistikk i denne rapporten. For en beskrivelse av bompengoordninger på offentlig veg, inkludert en samlet framstilling av rammebetingelsene, vises

det til veileder for bompengeprojekter. Det vises i tillegg til takstretningslinjene, som er en sammenfatning av fullmakter og sentrale føringer fra Samferdselsdepartementet¹.

1.2.1 Takst- og rabattsystemet

Siden 2016 har det vært flere endringer av bompengeprojektenes takst- og rabattsystem som har hatt konsekvenser for årsresultatene. Dette inkluderer innføring av nye takstgrupper, ny takst- og rabattstruktur, innføring av miljødifferensierte takster i enkelte bypakker, innføring av betaling for nullutslippskjøretøy og bortfall av enkelte fritaksordninger.

1.2.1.1 Innføring av nye takstgrupper

I 2016 ble de tidligere takstklassene for lette (til og med 3500 kg) og tunge (fra og med 3501 kg) kjøretøy erstattet med takstgruppe 1 og takstgruppe 2, i henhold til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøygruppe M1², forutsatt at disse har gyldig avtale. Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøygruppe M1 som faller inn under takstgruppe 1. Denne endringen gjaldt fra og med 4. april 2016 i alle automatiske bompengeanlegg i Norge. Dette betyr at resultater for 2016 og senere tilknyttet fordeling mellom takstgruppe 1 og 2 ikke vil være helt sammenlignbare med fordeling mellom lette og tunge kjøretøy for tidligere år. I rapporten er benevnningene takstgruppe 1 og takstgruppe 2 også brukt for årene før 2016.

1.2.1.2 Ny takst- og rabattstruktur for bompengeprojekter

En ny takst- og rabattstruktur for bompengeprojekter ble vedtatt gjennom behandlingen av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) og Innst. 13 S (2015-2016). Med det nye systemet legges det til rette for en mer effektiv og brukervennlig bompengerekrav, ved standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. Dette innebærer at den generelle rabattsatsen for passeringer med brikke og gyldig avtale er 20 prosent for kjøretøy i takstgruppe 1, og ingen brikkerabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Ordningen med innbetaling av forskudd for å oppnå høyere rabatter er avvirket, og det samme er ordningen med tilleggsavtaler for å oppnå lokal rabatt.

Som en del av bompengereformen har de fleste bompengeprojektene innført det nye takst- og rabattsystemet i løpet av 2018 og 2019.

1.2.1.3 Innføring av miljødifferensierte takster

Etter Veglova § 27 andre ledd kan det i byområder fastsettes bompengetakster på bakgrunn av kjøretøyets miljøklasse. Innenfor takstgruppe 1 og 2 legges følgende takstklasser til grunn for takstdifferensiering:

Takstgruppe 1

- Nullutslipp
- Ladbar hybrid
- Andre (bensin, gass, etanol etc.)
- Diesel

¹ Veileder for bompengeprojekter og takstretningslinjene er tilgjengelig på <https://www.autopass.no/om-autopass/veileder-bompengeprojekter-og-takstretningslinjer>

² Kjøretøygruppe M1 omfatter biler for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet, og inkluderer de fleste bobiler og enkelte andre større personbiler.

Takstgruppe 2

- Nullutslipp
- Ladbar hybrid
- Euro VI
- Pre-Euro VI

Miljødifferensierte takster i bomringer gjelder uavhengig av om kjøretøyet har elektronisk brikke og gyldig avtale.

Det er innført miljødifferensierte takster i Bypakke Bergen (1.6.2018) og Oslopakke 3 (1.10.2017). På grunn av begrensninger i rapporteringen i dagens systemløsning, rapporteres det ikke for miljøtakstklasser i perioden 2017-2019. Det oppgis derfor kun trafikk tall fordelt på takstgruppe 1 og 2. Ny systemløsning er under utvikling, og rapportering for takstklasser forventes innført i denne løsningen.

1.2.1.4 Innføring av betaling for nullutslippskjøretøy

I forbindelse med stortingets behandling av Prop. 87 S (2017-2018), Innst. 380 S (2017-2018), legges det opp til at det kan innføres betaling for nullutslippskjøretøy i alle bompengeprosjekter, forutsatt lokalpolitisk tilslutning. Dette ble innført i rundt 20 prosjekter i løpet av 2019.

Som beskrevet i kapittel 1.2.1.3 er det begrensninger ved rapporteringen i dagens sentralsystem. Det er derfor ikke oppgitt tall for antall passeringer med nullutslippskjøretøy som betaler bompenger. I kapittel 3.2.3 er antall passeringer med nullutslippskjøretøy som er fritatt bompenger oppgitt.

1.2.1.5 Endringer i takstretningslinjene – bortfall av fritaksordninger

Fra 27.03.2019 opphørte ordningen med fritak for kjøretøy ved arbeid på veg, kjøretøy i begravellesfølge og manuell refusjon for forflytningshemmede.

Kjøretøy som brukes ved arbeid på vegen: Fritak for kjøretøy som brukes ved arbeid på vegen innvilges ikke etter 27.03.2019 uavhengig av hva som var skrevet i konkurransegrunnlaget for driftskontrakten. Når det gjelder eksisterende fritak, så løper disse ut perioden det er gitt fritak for. Fritak er knyttet til kjøretøyet det søkes om, ikke den aktuelle driftskontrakten.

Kjøretøy i begravellesfølge: Ordningen falt bort i sin helhet 27.03.2019.

Opphør av manuell refusjon for forflytningshemmede: Tidligere ordning med muligheten for refusjon av bompengavgift ved framvisning av parkeringstillatelse i etterkant opphørte 27.03.2019. Konsekvensen av at manuell refusjon faller bort er at forflytningshemmede kan knytte fritaket opp mot én brikke.

1.2.2 Avvikling av innkreving av tilleggsavgift

Innkreving av tilleggsavgift ble avviklet 1. oktober 2017 i henhold til Forskrift om betaling av bompenger (FOR-2016-11-28-1418). Dette innebærer et nytt fakturaløp for betaling av bompengepasseringer. For passeringer foretatt før denne datoen ble det utstedt en tilleggsavgift på 300 kr ved utelatt betaling etter purring. Hvis denne ikke ble betalt ble det ilagt en forhøyet tilleggsavgift på 150 kr, slik at kostnaden var da 450 kr i tillegg til kostnad for bompengepasseringene. Hvis heller ikke dette ble betalt, ble kravet sendt til inkasso. Passeringer i bomstasjoner etter 1. oktober 2017 vil følge et nytt fakturaløp. Dette innebærer at dersom faktura ikke blir betalt, vil det bli sendt ut en purring med inkassovarsel, inkludert et gebyr på 70 kr, og kravet vil deretter bli sendt til inkasso hvis ikke dette blir betalt.

De siste årene har de totale inntektene fra tilleggsavgifter vært på om lag 200 millioner kroner årlig. Disse inntektene har nå falt bort, og blitt erstattet av inntekter fra purregebyr som følger med inkassovarselet. En annen konsekvens av denne endringen er at tiden det tar fra faktura for passeringene sendes ut til kravet sendes til inkasso er halvert sammenlignet med tidligere, ettersom to fakturautsendelser er fjernet. Saker vil derfor komme raskere til inkasso, som antas å medføre en raskere betaling av de skyldige bomavgiftene og en høyere løsningsgrad.

På grunn av det lange tidsløpet med fakturering av passeringer og tilleggsavgifter, var det ikke noen endringer i de totale inntektene fra tilleggsavgifter før i 2018. I tillegg til lengden på fakturaløpet, er det også vanlig at bompengeselskapet venter med å sende ut faktura til et gitt kjøretøy har nådd en viss sum eller at det har gått et bestemt antall måneder. Det er derfor inntekter fra tilleggsavgifter også i 2018 og 2019.

1.2.3 Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprosjekt

I Prop. 1 S (2016-2017) omtales bruk av gjennomsnittstakst som tiltak for reduksjon av usikkerhet i bompengeprojekter. Med gjennomsnittstakst menes gjennomsnittlig inntekter per passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper og takstklasser.

Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstendring, fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom nullutslippskjøretøy og øvrige kjøretøy, samt mellom kjøretøy tilhørende takstgruppe 1 og 2. Grunntakstene kan derfor justeres underveis i bompengeperioden, slik at gjennomsnittstaksten per passering blir som forutsatt.

Prosjekter lagt fram for Stortinget etter 2016 skal ha en beregnet gjennomsnittstakst. I de fleste eldre prosjekt er det ikke fastsatt en gjennomsnittstakst i stortingsproposisjonen, men ved overgang til nytt takst- og rabattsystem har det i mange prosjekter blitt beregnet en (ny) gjennomsnittstakst.

Sammenligning av den fastsatte gjennomsnittstaksten med den reelle gjennomsnittstaksten vil over tid være en av flere indikatorer som Vegdirektoratet vil bruke for å følge opp og kontrollere økonomien i de ulike prosjektene. Det er viktig å være klar over at selv om en slik sammenligning kan være en indikator på den finansielle situasjonen til et prosjekt, så er det viktig å se dette i sammenheng med annen informasjon fra selskapet, som innenfor hvilken tidsramme prosjektet er forventet nedbetalt.

En sammenligning mellom fastsatt og reell gjennomsnittstakst kan brukes til å vurdere inntekter i forhold til finansieringsforpliktelser. Eksempler på vurderinger:

- Er det behov for takstjustering i samsvar med prisstigning?
- Er det behov for å justere grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst?
- Er det behov for å endre gjennomsnittstaksten?
- Er det behov for større endringer i bompengeordringer utover rammene som er fastlagt i bompengeproposisjonen?

1.2.4 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Gjennom Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2017 ble det opprettet en ny post innenfor kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene³, jf. Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017). Målet med ordningen er å redusere bompengebelastningen for bilistene med minst 10 prosent. Tilskuddet var også ment å motivere bompengeselskapene til

³ Tilskuddsordningen er fra og med statsbudsjettet for 2019 ført på kap. 1320, post 73.

gjennomføring av bompengereformen gjennom å slutte seg til de nye regionale bompengeselskapene og legge om takst- og rabattstrukturen i tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016).

Tilskuddsordningen gjelder for bompengeprojekter som er utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd gjennom belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene (kap. 1330, post 61) og belønningsmidler til bymiljø og byveksttaler (post 64). Ordningen gjelder for bompengeprojekter som ble lagt fram for Stortinget før utgangen av 2016.

For å få utbetalt tilskudd, må det foreligge vedtak fra berørte kommuner og fylkeskommuner om at prosjektet skal legge om til nytt takst- og rabattstruktur i tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016), i tillegg til vedtak fra bompengeselskapets eiere om at selskapet går inn i ett av de regionale bompengeselskapene. Lånegarantisten må også ha godkjent at gjennomsnittstaksten i prosjektet reduseres med minimum 10 prosent.

I 2019 ble det i tillegg til tilskuddsordningen for reduserte bompengetaster utenfor byområdene bevilget ekstraordinære tilskudd på 200 millioner kroner til nedbetaling av gjestående lån for prosjektene fv 544 Halsnøysambandet, fv 17 Tverlandet – Godøystraumen og Listerpakken, jf. Prop. 114 S (2018-2019) og Innst. 391 S (2018-2019). Disse prosjektene avsluttet derfor innkrevningen i august og september i 2019, mens opprinnelig planlagt avslutningsår for disse prosjektene var henholdsvis 2025, 2022 og 2020.

1.2.5 Garantier

Det er vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garanti for bompengeselskapenes lån, og selskapene får dermed best mulig rentebetingelser. Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, mens kommunale garantier skal godkjennes av fylkesmannen, jf. kommunelovens § 51. Formell godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken. En oversikt over garantier for alle bompengeprojekter er oppgitt i kapittel 5.5.

2 Regionale bompengeselskap

Alle fem regionale bompengeselskap var etablert og bompengeavtaler inngått ved utgangen av 2018. Overtakelse av de gamle bompengeselskapene har pågått til midten av 2020. De fem regionale selskapene er:

- Bompengeselskap Nord: omfatter bompengeprosjekter i Nordland og Troms og Finnmark, og eies av disse fylkeskommunene.
- Ferde: omfatter bompengeprosjekter i Agder, Rogaland og Vestland, og eies av disse fylkeskommunene.
- Fjellinjen: omfatter Oslopakke 3, og eies av Oslo kommune og Viken fylkeskommune.
- Vegamot: omfatter bompengeprosjekter i Trøndelag og Møre og Romsdal, og eies av disse fylkeskommunene.
- Vegfinans: omfatter bompengeprosjekter Viken (med unntak av prosjekter som er en del av Oslopakke 3), Innlandet og Vestfold og Telemark, og eies av disse fylkeskommunene.

Bompengeselskapene hovedoppgaver er:

- (Del-)finansiere et vedtatt utbyggingsprosjekt gjennom låneopptak og/eller bompenginntekter.
- Kreve inn bompenger
- Sikre forsvarlig låne- og bompengeforvaltning
- Anskaffe, implementere, drifte og eie innkrevingsutstyret

De regionale bompengeselskapene har et nokså ulikt utgangspunkt når det gjelder antall bompengeprosjekter i sine respektive porteføljer, hvor mye inntekter som innbetales av brukerne årlig, antall passeringer og lån som er tatt opp for å finansiere prosjektene. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 3.

2.1 Tilsyn og kontroll av de regionale bompengeselskapene

Samferdselsdepartementet har tildelt Statens vegvesen Vegdirektoratet en tilsynsrolle overfor de regionale bompengeselskapene. Dette innebærer tilsyn med at bompengeselskapene overholder sine forpliktelser beskrevet i bompengeavtalen og prosjektavtalen for det enkelte prosjekt. I tillegg skal Vegdirektoratet fastsette rammevilkår for bompengeselskapene og bompengeprojektene, f.eks. godkjenne takstendringer og inngå avtaler med tillatelse til bompengeinnkreving.

Bompengeavtalens punkt 19 har som formål å legge til rette for at Statens vegvesen fører tilsyn og kontroll med at bompengeinnkrevingen er mest mulig effektiv, og at bompengeselskapets virksomhet er i samsvar med lov- og forskriftsbestemte krav til virksomheten og bestemmelsene i bompenge-, prosjekt- og finansieringsavtalene.

Prosedyrer for oppfølging og tilsyn av bompengeselskaper og -prosjekter er under utarbeidelse av Vegdirektoratet. Tilsynsrollen er under utvikling, og det vurderes blant annet opplegg for periodiserte tilsyn og rammer for opprettelse av tilsynssak. Nye prosedyrer er til dels innført i 2020 ved bompengeselskapenes rapportering for driftsåret 2019. Selskapene skal levere årsregnskap, og årsberetning og revisjonsberetning, jf. punkt 19 i bompengeavtalen. For 2019 leverte selskapene i tillegg en utfylt årsrapport og oppfølgings skjema per bompengeprojekt. De regionale bompengeselskapene leverte også en egenerklæring for å dokumentere at de driver i samsvar med bompengeavtalen og tilhørende forskrifter, og at prosjekter er i henhold til de retningslinjer bompengeavtalen foreskriver.

2.2 Måletallsindikatorer

Bompengereformen, som omtalt i kapittel 1.1, har som overordnet mål å legge til rette for gode finansieringsvilkår, effektiv og brukervennlig bompengeneinnkreving, og å styrke myndighetenes kontroll og oppfølging av bompengebrauk gjennom de fem regionale bompengeselskapene.

Som et ledd i oppfølgingen av de fem regionale bompengeselskapene er det utarbeidet et sett med overordnede måletallsindikatorer. Hensikten med rapportering av disse er også å gi myndighetene grunnlag for å vurdere måloppnåelsen av bompengereformen på strategisk nivå. Det er lagt til grunn at rapportering av måletallsindikatorene vil være et supplement til den årlige rapporteringen, som skjer på prosjektnivå.

Måletallsindikatorene som de regionale bompengeselskapene har rapportert i 2019 er følgende:

- Driftskostnad per passering
- Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt
- Realiseringsgrad på passeringer uten avtale
- Identifiseringsgrad
- Gjennomsnittlig finanskostnad
- Avkastning på overskuddslikviditet fra bompengeneinnkreving

Indikatorene er utformet på et aggregert nivå, og vil ikke være egnet til å måle alle aspekter og detaljer hos bompengeselskapet. Rapportering for både 2018 og 2019 er å anse som prøveperioder, og det pågår en evaluering av det som hittil er rapportert.

2.2.1 Rapportering av måletallsindikatorer i 2019 og fremtidig rapportering

Det ble i 2019 innført en endring av rapporteringsfrekvensen, og de regionale bompengeselskapene begynte å rapportere på årsbasis. Det ble også gjort mindre avklaringer på enkelte parametere i rapporteringsmalen foretatt for å sikre et entydig tallgrunnlag. For å sikre en enhetlig og sammenlignbar rapportering, ble det opprettet en forhåndsdefinert mal og veiledning for indikatorene.

For å danne et best mulig grunnlag for sammenstilling av måletallsindikatorene, er det lagt til grunn at de regionale bompengeselskapene utdyper hver enkelt indikator med en kvalitativ vurdering.

Dette betyr at bompengeselskapene må forklare og kontekstualisere verdien som rapporteres gjennom en kortfattet tekst, og eventuelt trekke frem utfyllende statistikk og tallmateriale der det er behov for dette. Det er den helhetlige rapporteringen av måletallsindikatorsettet med tilhørende kommentarer som utgjør grunnlaget for myndighetens oppfølging av selskapene.

Rapporteringen i 2019 var definert som en prøveperiode. Målet med prøverapportering var å gi bompengeselskapene mulighet til å øve seg på en formell rapportering på selskapsnivå. Samtidig fikk Vegdirektoratet og de regionale bompengeselskapene muligheten til å vurdere kvaliteten på rapporteringen som skal danne grunnlag for evaluering av indikatorene, og en vurdering om det er hensiktsmessig å bruke disse videre.

Vegdirektoratet er i gang med å evaluere prøveperioden. En forutsetning for evalueringen av måletallsindikatorene er at de skal kalkuleres med bakgrunn i klart definerte felles parametere som kan hentes enten fra bompengeselskapenes årsregnskap eller andre rapportene som bompengeselskapene leverer til Vegdirektoratet. Disse parameterne skal i så liten grad som mulig være gjenstand for tolkning, og defineres uavhengig av hvordan selskapene velger å føre sine regnskaper.

Vegdirektoratet legger vekt på at måletallsindikatorerne skal være tilstrekkelig påvirkbare for de regionale bompengeselskapene, og at de skal være egnet til sammenligning, både over tid, og på tvers av selskaper. Det legges også vekt på at de definerte indikatorerne gir myndighetene tilstrekkelig styringsinformasjon til oppfølging av de regionale bompengeselskapene og de overordnede målene i bompengereformen.

2.3 Regnskapsmessig skille for integrerte utstedere

Før bompengereformen var det bompengeselskapene som hadde rollen som utstedere av AutoPASS-brikker. Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften) trådte i kraft 1.1.2019, og bompengeselskapene skal i fremtiden ikke drive utstedervirksomhet, noe som også er regulert i bompengeaftalene med de regionale bompengeselskapene. Det er likevel gitt unntak til at de kan gjøre dette i en overgangsfase. Statens vegvesen har i henhold til utstederforskriften gitt de regionale bompengeselskapene en tidsbegrenset dispensasjon til å drive utstedervirksomhet.

I overgangsperioden når bompengeselskapene driver midlertidig integrert utstedervirksomhet, skal selskapene etablere et regnskapsmessig og operasjonelt skille for utstedervirksomheten. Dette innebærer at selskapene må føre adskilte regnskaper for henholdsvis bompengedrivingsvirksomhet og utstedervirksomhet, og rapportere på dette regnskapsmessige skillet til Statens vegvesen. Selskapene begynte å rapportere på dette i 2018.

Rapporteringen av et regnskapsmessig skille er gitt som en forutsetning for dispensasjon til å drive integrert utstedervirksomhet. Det foreligger ikke noe formelt krav om et operasjonelt skille, men etterlevelsen av et slikt skille vil være en forutsetning for en vellykket gjennomføring av overgangsfasen og forberedelse til den fremtidige situasjonen med uavhengige utstedere.

3 Bompengeneinnkrevingen i 2019 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengeneinnkrevingen i 2019, i tillegg til historiske resultater, for utviklingen av antall bompengeprojekter, passeringer i bomstasjonene, bompengeneinntekter, driftskostnader og bompengeselskapenes lån og innskudd. I tillegg er det gitt en omtale av status på innkrevningstiden til bompengeprojektene og en kort omtale om lokal drivstoffavgift.

3.1 Bompengeprojekter og bomstasjoner

I 2019 var det bompengeneinnkrevning i 64 bompengeprojekter. I løpet av året ble innkrevingen avsluttet for Namdalsprosjektet, fv 544 Halsnøysambandet, fv 17 Tverlandet – Godøysstraumen og Listerpakken. De tre siste prosjektene fikk en tilleggsbevilgning for nedbetaling av gjenstående lån, jf. kapittel 1.2.4. Innkrevning startet for prosjektene E18 Rugtvedt – Dørdal⁴, Nordhordlandspakken, Bypakke Nedre Glomma, E16 Bagn - Bjørgo⁵, E6 Kolomoen - Moelv⁶ og E18 Tvedestrand – Arendal. I tillegg var det utvidelser av de eksisterende prosjektene Bypakke Bergen, Oslopakke 3, Bypakke Bodø og E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord), hvor flere bomstasjoner startet innkrevning.

Tabell 1 viser antall bompengeprojekter med innkrevning hvert år for perioden 2012-2019, i tillegg til antall bompengeprojekter som startet og avsluttet innkrevningen.

År	Antall bompengeprojekter med innkrevning	Antall bompengeprojekter med oppstart av innkrevning ⁷	Antall bompengeprojekter med utvidelse av innkrevningen	Antall bompengeprojekter med avslutning av innkrevningen
2012	54	2	3	2
2013	58	6	0	3
2014	62	7	2	6
2015	62	6	2	2
2016	65	5	1	4
2017	63	2	1	3
2018	62	4	2	5
2019	64	6	4	4

Tabell 1 - Antall bompengeprojekter med innkrevning i perioden 2012-2019, og antall bompengeprojekter med oppstart, utvidelse (dvs. oppstart av flere bomstasjoner i prosjekter som allerede har innkrevning eller oppstart av nye trinn av utbyggingen med innkrevning i samme bomstasjoner som tidligere) og avslutning for disse årene.

De fleste bompengeprojektene utførte bompengeneinnkrevning i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengeneinnkrevning på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i fem prosjekter, og to av disse hadde innkrevning både på ferje og i bomstasjoner på veg. I tillegg var det innkrevning av lokal drivstoffavgift for Tromsøpakke 3. Lokal drivstoffavgift er ikke inkludert i resultater og analyser i denne rapporten annet enn ved en egen beskrivelse i kapittel 3.7.

Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompengeneinnkrevning på veg brukte AutoPASS-systemet, med unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, som har manuell innkrevning og betaling for passasjerer. Alle bompengeprojekter som bruker AutoPASS-systemet er automatiske.

Bomstasjonene tilhørende E6 Den nye Svinesundsforbindelsen var de siste som ble ombygd til automatiske stasjoner, i november 2015.

⁴ E18 Rugtvedt – Dørdal er første delprosjekt på strekningen E18 Langangen – Dørdal.

⁵ Da innkrevning for E16 Bagn – Bjørgo startet opphørte innkrevningen i bomstasjonen på strekningen E16 Fønhus – Bagn. Prosjektet er heretter omtalt som E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo.

⁶ Gjelder oppstart av innkrevning på første delstrekning av E6 Kolomoen – Moelv, for E6 Kolomoen – Kåterud.

⁷ I tillegg har det for enkelte år vært prosjekter som har gått over fra forhåndsinnkrevning av bompenger på ferje til ordinær bompengeneinnkrevning på veg etter at vegprosjektene har vært ferdigstilt.

I løpet av 2019 var det innkreving i 335 bomstasjoner fordelt på om lag 700 innkrevingsfelt, og det var i tillegg bompengeneinnkreving på 7 ferjestrekninger. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004-2019, og viser antall bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Tabellen viser også antall ferjestrekninger hvor det var innkreving i perioden 2013-2019.

År	Antall bomstasjoner ⁸	Antall ferjestrekninger med bompengeneinnkreving
2004	140	–
2005	143	–
2006	115	–
2007	116	–
2008	135	–
2009	148	–
2010	157	–
2011	158	–
2012	164	–
2013	170	9
2014	197	10
2015	208	10
2016	240	10
2017	237	9
2018	251	7
2019	335	7

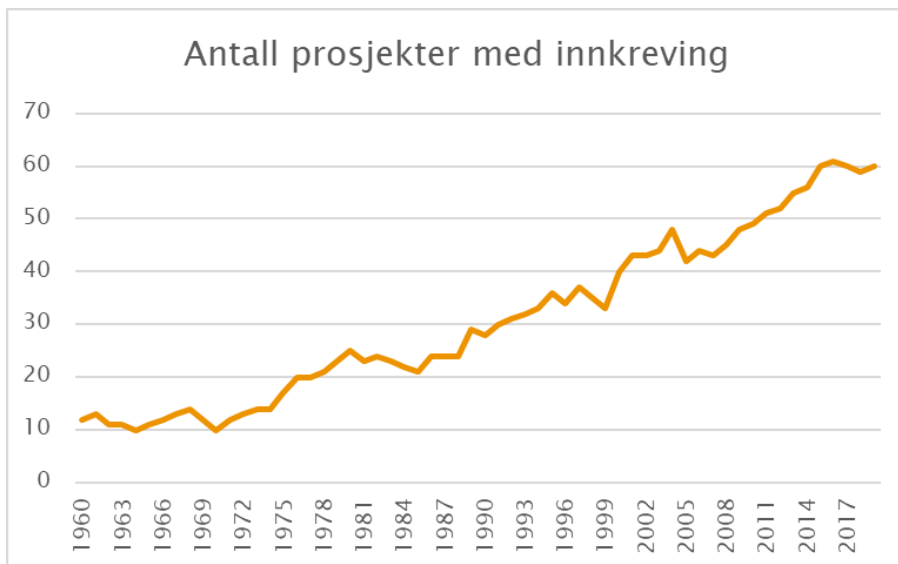
Tabell 2 - Antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving per år i perioden 2004-2019. Antall ferjestrekninger med bompengeneinnkreving er kun oppgitt for perioden 2013-2019.

Ettersom fire prosjekter avviklet sin innkreving i løpet av 2019, hvis man ser bort fra bypakkene som hadde overgang til ny ordning, hadde 60 bompengeprosjekter innkreving ved utgangen av 2019. Ved dette tidspunktet var totalt 77 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 17 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving. Tabell 37 viser hvilke prosjekter dette gjelder, og antall bomstasjoner tilhørende disse prosjektene, som oppgitt i de respektive stortingsproposisjonene.

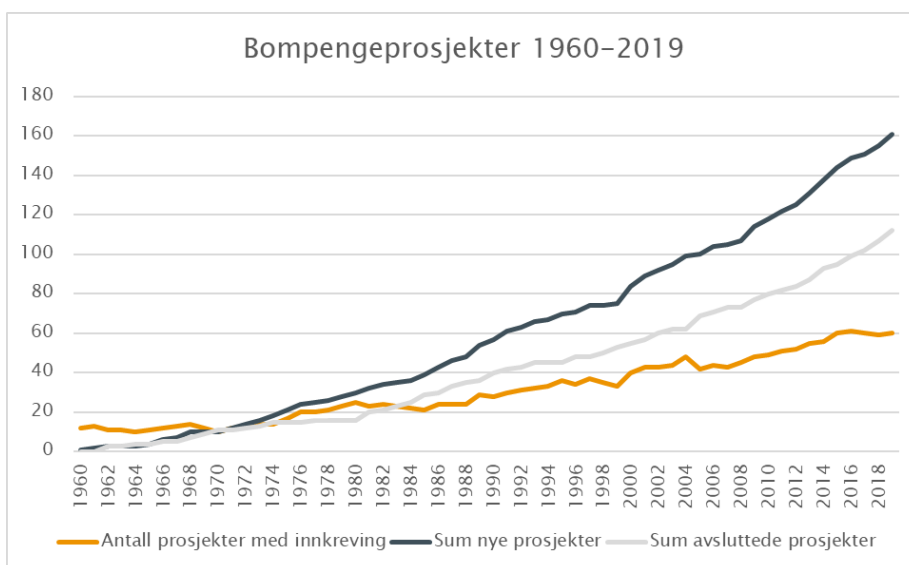
Tabell 36 gir en oversikt over alle bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2019, hvilket fylke de tilhørte, og antall bomstasjoner for de ulike prosjektene.

Figur 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2019. Figur 2 viser antall bompengeprosjekter med innkreving i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i samme tidsperiode.

⁸ I årene før 2010 er dette å anse som omtrentlige tall, det vil si $\pm 2-3$ bomstasjoner til det som er oppgitt. Årsaken til dette er ulik tolkning i antall bomstasjoner, spesielt på grunn av ramper til hovedveger. I tillegg har det vært ombygginger av bomstasjoner som kan ha medført til justering av antall.

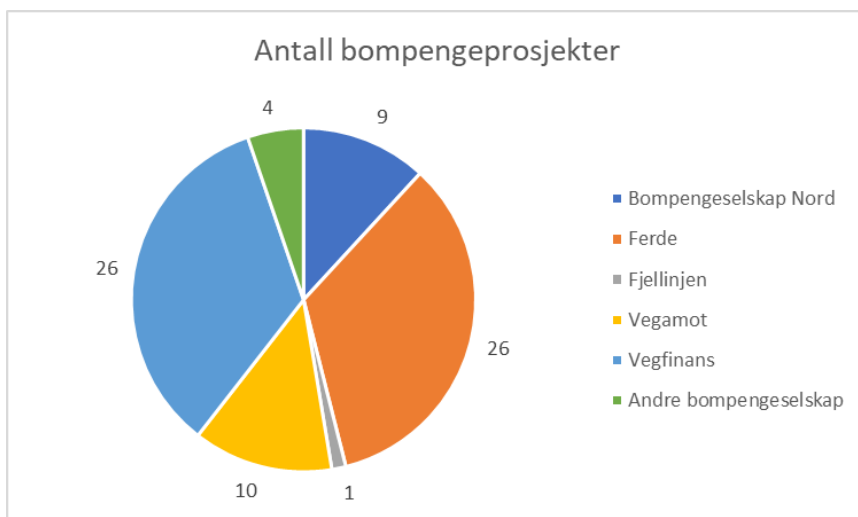


Figur 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960 – 2019.



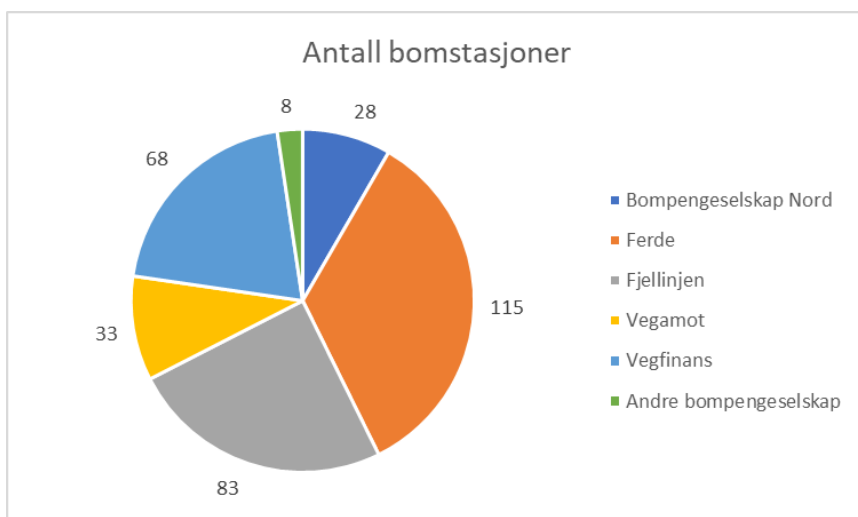
Figur 2 – Antall prosjekter med innkreving, i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i perioden 1960-2019.

De regionale bompengeselskapene forvalter et ulikt antall bompengeprosjekter. I tillegg er det stor variasjon mellom de ulike prosjektene, fra store pakker i byområder med et høyt antall bomstasjoner, passeringer og inntekter, til små prosjekter på fylkesveger med én bomstasjon. Figur 3 viser hvordan antall bompengeprosjekter fordelt seg mellom bompengeselskapene i 2019. Dette inkluderer prosjekter med innkreving ved utgangen av 2019, prosjekter som ble avsluttet i løpet av året og prosjekter som enda ikke hadde startet innkreving i 2019.



Figur 3 – Antall bompengeprosjekter fordelt på de regionale bompengeselskapene og de selskapene som i 2019 stod utenfor de regionale selskapene.

Hvert bompengeprosjekt består av en eller flere bomstasjoner. I Norge brukes det i dag tre ulike typer bompengesystemer. Enkle bomstasjoner har vært den vanligste løsningen, hvor trafikantene betaler for passering av en bomstasjon, uavhengig av hvor lang strekning av den nye vegen som benyttes før og etter bomstasjonen. Bomstasjoner ved strekningsvis utbygging brukes i hovedsak på lange riksvegstrækninger som blir utbygd etappevis. Der vil innkreving av bompenger på den enkelte strekning starte når etappen er ferdig bygd. Det tredje systemet er bomringer og sonesystemer. I bomringer vil en serie bomstasjoner være plassert rundt et byområde på en slik måte at det ikke er mulig å passere gjennom ringen uten å betale. Bomringer kan bestå av flere ringer, det vil si indre og ytre ring. Dette betyr at antall bomstasjoner i prosjekter i byområder vil som regel være betydelig høyere enn andre type prosjekter. Figur 4 viser hvordan antall bomstasjoner fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2019.



Figur 4 – Fordeling av antall bomstasjoner mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskapene som står utenfor de regionale selskapene. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene i 2019).

3.2 Trafikk

3.2.1 Antall passeringer

I 2019 var det registrert 880 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeneinnkreving. Dette var fordelt på 93,0 prosent i takstgruppe 1 og 7,0 prosent i takstgruppe 2, som er omtrent som fordelingen har vært de foregående tre årene.

Tabell 3 - Tabell 6 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving, for perioden 2014-2019. Se Tabell 36 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2019, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengeneinnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Hvis man ser bort fra prosjekter som startet eller avviklet sin innkreving i 2019, så er det kun et fåtall prosjekter som har en endring på mer enn 0,5 prosentpoeng i fordelingen mellom takstgruppe 1 og 2 sammenlignet med 2018. For de fleste prosjektene, rundt 90 prosent, varierer andelen mellom -0,5 og 0,5 prosentpoeng for en gitt takstgruppe sammenlignet med 2018. Det har vært en økning for rundt halvparten og en reduksjon for den andre halvparten av prosjektene.

Andelen bompengepasseringer som blir gjort på ferjestrekninger med bompengeneinnkreving var på 0,3 prosent i 2019. Denne andelen har vært under en prosent i perioden 2014-2019.

År	Antall – takstgruppe 1	Antall – takstgruppe 2	Totalt antall passeringer	Andel – takstgruppe 1	Andel – takstgruppe 2
2014	475 970 913	34 500 875	510 471 787	93,2 %	6,8 %
2015	548 123 568	42 995 858	591 119 426	92,7 %	7,3 %
2016	592 912 754	45 316 247	638 229 001	92,9 %	7,1 %
2017	608 156 260	46 814 957	654 971 217	92,9 %	7,1 %
2018	609 132 060	47 354 101	656 486 161	92,8 %	7,2 %
2019	818 279 663	61 948 637	880 228 300	93,0 %	7,0 %

Tabell 3 - Antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2, for passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014–2019).

År	Antall – bomstasjoner	Antall – ferje	Totalt antall passeringer	Andel – bomstasjoner	Andel - ferje
2014	506 505 529	3 966 258	510 471 787	99,2 %	0,8 %
2015	586 980 419	4 139 007	591 119 426	99,3 %	0,7 %
2016	634 136 119	4 092 882	638 229 001	99,4 %	0,6 %
2017	651 893 889	3 077 328	654 971 217	99,5 %	0,5 %
2018	653 572 562	2 913 599	656 486 161	99,6 %	0,4 %
2019	877 294 826	2 933 474	880 228 300	99,7 %	0,3 %

Tabell 4 - Antall passeringer fordelt på bomstasjoner og ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014–2019).

År	Antall – takstgruppe 1, bomstasjoner	Antall – takstgruppe 2, bomstasjoner	Totalt antall passeringer i bomstasjoner	Andel – takstgruppe 1, bomstasjoner	Andel – takstgruppe 2, bomstasjoner
2014	472 471 944	34 033 586	506 505 529	93,3 %	6,7 %
2015	544 483 552	42 496 867	586 980 419	92,8 %	7,2 %
2016	589 316 862	44 819 257	634 136 119	92,9 %	7,1 %
2017	605 454 197	46 439 692	651 893 889	92,9 %	7,1 %
2018	606 590 345	46 982 217	653 572 562	92,8 %	7,2 %
2019	815 756 496	61 538 330	877 294 826	93,0 %	7,0 %

Tabell 5 - Antall passeringer i bomstasjoner, fordelt på takstgruppe 1 og 2. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014–2019).

År	Antall – ferje (< 6,0 m)	Antall – ferje (≥ 6,0 m)	Totalt antall passeringer på ferje	Andel – ferje (< 6,0 m)	Andel – ferje (≥ 6,0 m)
2014	3 498 969	467 289	3 966 258	88,2 %	11,8 %
2015	3 640 016	498 991	4 139 007	87,9 %	12,1 %
2016	3 595 892	496 990	4 092 882	87,9 %	12,1 %
2017	2 702 063	375 265	3 077 328	87,8 %	12,2 %
2018	2 541 715	371 884	2 913 599	87,2 %	12,8 %
2019	2 523 167	410 307	2 933 474	86,0 %	14,0 %

Tabell 6 - Antall passeringer på ferjer med bompengeneinnkreving, fordelt på kjøretøy under og over 6,0 meter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014–2019).

Gjennomsnittlig antall passeringer per døgn (årsdøgntrafikk (ÅDT)) varierer mye mellom de ulike prosjektene. I noen få prosjekter passerte tusen kjøretøy per døgn, mens i prosjektet med mest trafikk var det en ÅDT på rundt 700 000. De største bypakkene har en ÅDT på over 200 000, mens man finner en lavere ÅDT spesielt på enkelte prosjekter på fylkesveg som kun har en bomstasjon. Tabell 7 viser antall bompengeprojekter per ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT.

År	0 - 2 000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000
2014	17	18	8	13	6
2015 ⁹	14	17	8	7	11
2016 ⁹	14	15	9	10	12
2017 ⁹	13	15	9	10	11
2018 ⁹	11	15	10	10	11
2019 ⁹	10	15	10	13	11

Tabell 7 - Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på kategorier av årsdøgntrafikk (ÅDT) for perioden 2014-2019. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014–2019).

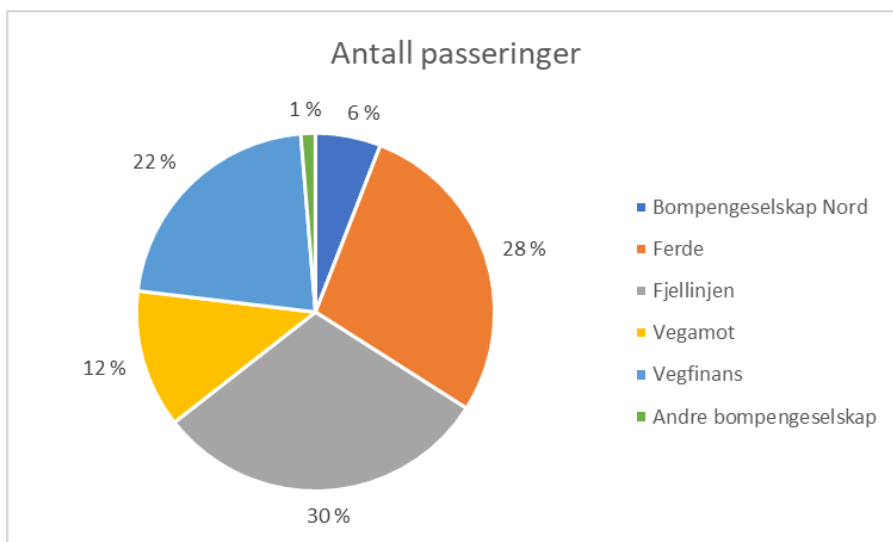
Tabell 8 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2019. Prosjektene som er definert som bomringer, også kalt bypakker, inkluderer for 2019: Bypakke Bergen, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nedre Glomma, Bypakke Nord-Jæren, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Namdalsprosjektet, Oslopakke 3, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen og Vegpakke Harstad. Bompengepakker hvor utbyggingen hovedsakelig skjer på riksveg med mindre tiltak på fylkesveg eller kommunal veg, er definert som riksvegprosjekter. Se Tabell 36 for en komplett liste over hvilke prosjekter som er definert som bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter. Det er kun små forandringer i fordelingen mellom disse typene prosjekter i perioden 2016 til 2018. I forbindelse med oppstart av nye bypakker i Oslo, Bergen og Nord-Jæren, med flere bomstasjoner enn tidligere i samme områder, har andelen passeringer i bypakker økt i 2019.

⁹ I denne opptellingen er ikke de strekningsvise prosjektene E18 Gulli – Langangen, E6 Gardermoen – Kolomoen og E16 Kongsvingervegen (E16 Kløfta – Nybakk og E16 Kongsvinger- Slomarka) splittet i flere prosjekter. Sum vil derfor avvike fra antall prosjekter med innkreving.

	Bomringer/bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
2012	330 617 449	71,2 %	118 665 756	25,6 %	14 848 685	3,2 %
2013	332 754 134	70,1 %	124 118 057	26,2 %	17 531 279	3,7 %
2014	371 212 739	72,7 %	118 005 466	23,1 %	21 253 582	4,2 %
2015	386 971 274	65,5 %	175 569 682	29,7 %	28 578 470	4,8 %
2016	416 327 995	65,2 %	193 672 491	30,3 %	28 228 515	4,4 %
2017	428 653 196	65,4 %	198 347 047	30,3 %	27 970 974	4,3 %
2018	430 800 099	65,6 %	197 952 042	30,2 %	27 734 020	4,2 %
2019	647 957 474	73,6 %	203 949 443	23,2 %	28 321 383	3,2 %

Tabell 8 - Fordeling av antall passeringer i bomringer (bypakker), riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2019, og andel av totalt antall passeringer de enkelte årene. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene for 2012–2019).

Figur 5 viser hvordan totalt antall passeringer er fordelt mellom bompengeselskapene.



Figur 5 – Fordeling av totalt antall passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengerekkering mellom bompengeselskapene. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene for 2019).

3.2.2 Passeringer med brikke og avtale

Ved utgangen av 2019 var det det om lag 2,5 millioner AutoPASS-brikker i bruk i Norge. Gjennom EasyGo¹⁰-samarbeidet mellom Norge, Sverige, Danmark og Østerrike er det også mulig å bruke andre typer brikker i Norge.

Ved utgangen av 2019 brukte alle bompengeanlegg på offentlig veg, men unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Brikkeandel, det vil si antall passeringer hvor brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008-2019 er gitt i Tabell 9. Brikkeandelen har hatt en årlig økning siden 2016, før den igjen falt noe i 2019. Andelen har vært stabil rundt 80 prosent siden 2008, med en svak årlig nedgang i perioden 2010-2014.

¹⁰ Se <https://easygo.com/> for mer informasjon.

År	Brikkeandel (prosent) ¹¹
2008	77,18
2009	80,70
2010	81,21
2011	80,64
2012	79,71
2013	78,21
2014	77,26
2015	77,51
2016	77,14
2017	78,26
2018	78,66
2019	77,79

Tabell 9 - Brikkeandel, dvs. antall passeringer der brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, for perioden 2008–2019. (Kilde: CS Norge).

Brikkeandelen er noe høyere i bypakker enn spesielt i riksvegprosjekter. Brukerne har rabatter som timesregel og passeringstak i bypakkene, og for å få denne rabatten kreves det bruk av brikke og gyldig avtale. Denne typen rabatter er ikke like utbredt i riks- og fylkesvegprosjektene.

Brikkeandelen, som oppgitt over, er basert på passeringer der brikke er registrert ved passering. En del av disse passeringene er ikke knyttet til gyldige avtaler, og bilde vil derfor tas av disse ved passering av bomstasjonen.

Hvis man kun tar hensyn til brikkepasseringer som knyttes til gyldige avtaler, var andelen 74,2 prosent av totalt antall passeringer i 2019. For årene 2015-2018 var denne andelen på henholdsvis 71,4, 71,7, 72,3 og 74,7 prosent.

Passeringer kan være tilknyttet en avtale likevel om brikke ikke blir registrert ved passering av bomstasjonen. Årsaker til at brikke ikke blir registrert kan være flere, f. eks. feil på brikken (f. eks. utgått batteri), feilplassert brikke, frontruter som forhindrer at brikke blir avlest korrekt, feil på vegkantutstyret eller at bruker ikke har installert brikke i kjøretøyet. Dette betyr at andelen som passerer bomstasjonen som har avtale avviker fra andelen passeringer med brikke, jf. Tabell 9. Tabell 10 viser andelen passeringer som er tilknyttet en avtale, uavhengig av om brikke er registrert.

År	Avtaleandel (prosent)
2015	83,9
2016	84,6
2017	84,1
2018	86,6
2019	88,3

Tabell 10 – Avtaleandel, dvs. antall passeringer der avtale er registrert i forhold til totalt antall passeringer, for perioden 2015-2019. (Kilde: CS Norge).

I AutoPASS-anleggene var det om lag 195 millioner passeringer hvor brikke ikke var registrert. Om lag 109 millioner av disse passeringene, som tilsvarer 56 prosent, ble etter passering knyttet til en avtale. Dette er noe høyere enn i 2018, da denne andelen var på 47 prosent. Antall passeringer uten brikke, men med avtale, i forhold til totalt antall passeringer uten brikke, varierer mye mellom ulike bompengeanlegg. Hvis man ser på de ulike bompengeprojektene, varierer denne andelen fra rundt 17 prosent til i overkant av 80 prosent. Prosjekter hvor denne andelen er høyest er hovedsakelig i

¹¹ Gjelder kun bompengeanlegg tilknyttet sentralsystemet CS Norge.

enkelte byområder. De laveste andelene finner man i hovedsak for strekningsvise prosjekter eller enkeltprosjekter.

Ved å se på takstgruppe 1 og takstgruppe 2 hver for seg, finner man at brikkeandelen var 77,3 prosent for takstgruppe 1 og 83,8 prosent for takstgruppe 2. Hvis man ser på passeringer uten brikke som var tilknyttet en avtale, gjelder dette 55 prosent av passeringene i takstgruppe 1. For takstgruppe 2 var 87 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

Totalt for hele landet har brikkeandelen gått noe ned sammenlignet med foregående år, mens avtaleandelen har gått opp, jf. Tabell 9 og Tabell 10. Rundt 31 prosent av prosjektene har hatt en økning i brikkeandelen, det vil si andelen passeringer hvor det er registrert en brikke, sammenlignet med 2018. Avtaleandelen, det vil si andelen passeringer som er knyttet til en brikkeavtale uavhengig av om det er registrert en brikke ved passering, har økt i rundt 85 prosent av prosjektene.

3.2.3 Passeringer fritatt fra betaling av bompenger

I henhold til takstretningslinjene¹ gis det fritak eller rabatter til ulike trafikantgrupper, forutsatt bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Tabell 11 oppgir antall fritakspasseringer for nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler), kollektivtransport, utrykningskjøretøy, kjøretøy som er i arbeid på vegen og forflytningshemmede. I tillegg er fritak på grunn av timesregel og passeringstak oppgitt for 2018 og 2019. I 2019 utgjorde disse fritakene 291 millioner passeringer, som tilsvarer 33 prosent av alle passeringer.

Særskilte fritak basert på bosted vil komme i tillegg. Passeringer med nullutslippskjøretøy¹² er nærmere beskrevet i kapittel 3.2.3.1.

År	Nullutslippskjøretøy	Kollektivtransport	Utrykningskjøretøy	Kjøretøy i arbeid på vegen	Forflytningshemmede (i bomringer)	Timesregel	Passeringstak
2011	0,4						
2012	1,4						
2013	3,6						
2014	11,0						
2015	22,4	6,7	1,4	0,3	5,3		
2016	34,9	7,2	1,6	0,3	5,7		
2017	47,5	7,6	1,8	0,2	5,9		
2018	66,4	7,9	1,8	0,3	5,8	70,3	15,3
2019	66,7	12,1	2,5	0,3	8,9	178,6	21,6

Tabell 11 - Oversikt over antall fritakspasseringer i perioden 2015-2019, inkludert antall passeringer som har fått rabatt i henhold til timesregel og passeringstak for 2019. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy er oppgitt for 2011-2019. Oppgitt i millioner antall passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og CS Norge).

Hvis man ser på fordelingen av alle fritakspasseringene i de ulike prosjektene, var 91 prosent av passeringene i bomringer, 7 prosent i riksvegprosjekter og 2 prosent i fylkesvegprosjekter. I bomringene var 41 prosent av passeringene fritatt fra betaling av bompenger, mens dette var 11 prosent i riksvegprosjekter og 20 prosent i fylkesvegprosjekter. Alle bomringer har både timesregel og passeringstak, som bidrar til at mange passeringer fritas fra betaling. Etter at flere prosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy er timesregelen grunnen til de fleste passeringer som blir fritatt bompenger. For riksvegprosjektene er det stor variasjon i andelen fritakspasseringer. Prosjektene som har høyest andel har timesregel eller en høy andel nullutslippskjøretøy. Flere

¹² Bompengefritaket for nullutslippskjøretøy gjelder for elbiler og hydrogenbiler. Tallene inkluderer derfor også passeringer med hydrogenbiler, men disse utgjør en marginal andel. Nullutslippskjøretøy omtales derfor også som elbiler.

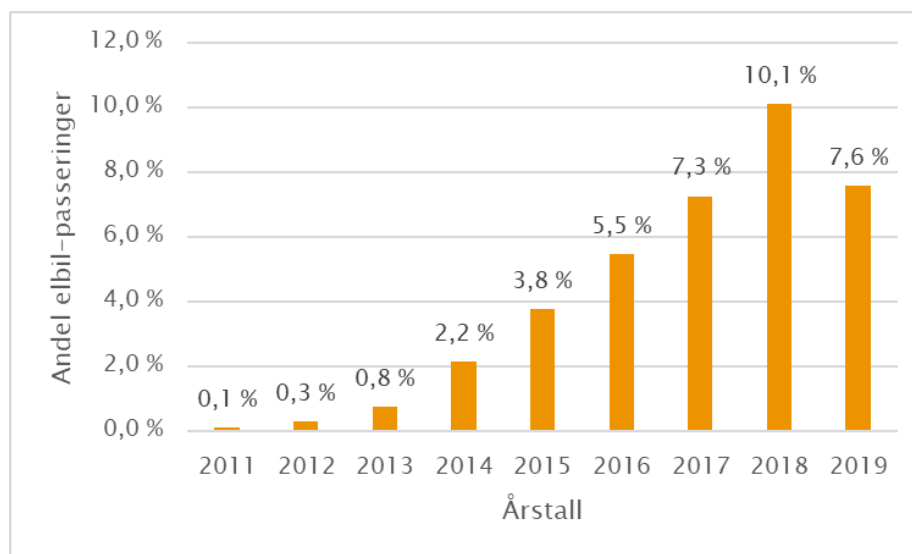
fylkesvegprosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy i løpet av 2019, som har bidratt til at antall fritakspasseringer i fylkesvegprosjekter har gått ned. I tillegg har enkelte fylkesvegprosjekter timesregel.

Det har vært en økning på mer enn 100 millioner passeringer som er fritatt betaling av bompenger på grunn av timesregelen. Hovedårsaken til dette er oppstart av Oslopakke 3 trinn 2, i tillegg til oppstart av Bypakke Bergen og Bypakke Nord-Jæren.

3.2.3.1 Nullutslippskjøretøy

I henhold til gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg gis nullutslippskjøretøy 50-100 prosent rabatt i hver takstgruppe avhengig av hva som er bestemt lokalpolitisk for det enkelte bompengeprojektet. For takstgruppe 1 gis rabatten etter fratrukk av brikkerabatt. Det vises til *Prop. 87 S (2017-2018) Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjoner* for detaljer. Se også kapittel 1.2.1.4.

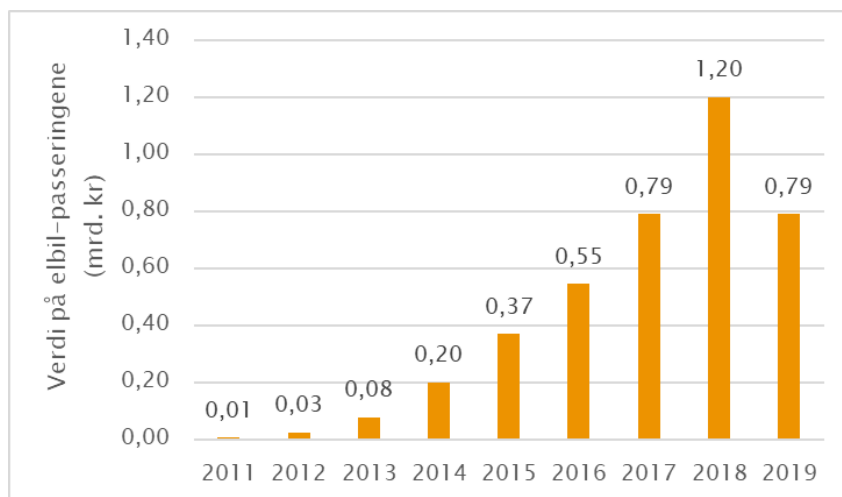
Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som har hatt fritak fra betaling av bompenger, i hovedsak elbiler¹², har hatt en sterk økning de siste årene. I 2019 ble det innført betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter, og dette har ført til at det ikke har vært en økning av passeringer med nullutslippskjøretøy som er fritatt betaling. Antallet i 2019 er omtrent som antallet i 2018, selv om totalt antall passeringer har økt betydelig. Se Figur 6 for en utvikling i andelen passeringer med nullutslippskjøretøy som er fritatt bompenger i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2019. Tabell 11 angir antall fritakspasseringer med nullutslippskjøretøy i perioden 2011-2019.



Figur 6 - Utvikling i andel passeringer med nullutslippskjøretøy som var fritatt betaling av bompenger i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2019. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

Verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy som er fritatt bompenger er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 800 millioner kroner i 2019. Dette utgjorde om lag sju prosent av de totale passeringssinntektene. Siden 2011 har verdien på elbil-passeringene i forhold til passeringssinntektene økt jevnlig fra 0,1 prosent i 2011 til 11 prosent i 2018. Ettersom det er innført betaling for nullutslippskjøretøy i 2019 i flere prosjekter, er det for første gang i perioden 2011-2019 en reduksjon i denne beregnede verdien. De første årene i perioden 2011–2019 var det mer enn en dobling i denne verdien hvert år, mens fra 2016-2018 var den årlige økningen i verdien på elbil-passeringene omtrent femti prosent. Ved denne beregningen er det forutsatt at de fleste elbil-bilistene ville kjørt egen bil også uten fritak. Det er

imidlertid vanskelig å vite om de ville reist med egen bil, kollektivt, som passasjer i bil eller andre transportmåter. Dette gjelder spesielt i de største byområdene hvor kollektivtransport kan være et konkurransedyktig alternativ til bil på mange strekninger. Den beregnede verdien på elbilpasseringene kan derfor være noe overvurdert. I løpet av 2019 har det vært store endringer i enkelte bypakker, som har hatt innvirkning på gjennomsnittlig inntekt per passering, og dermed på beregningen av verdien på elbil-passeringene. Dette innebærer derfor en ekstra usikkerhetsfaktor for 2019. Figur 7 viser utviklingen på beregnet verdi på elbil-passeringene som var fritatt for bompenger i perioden 2011–2019.



Figur 7 - Utvikling i beregnet verdi på passeringer med nullutslippkjøretøy som var fritatt for bompenger i perioden 2011–2019. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

3.2.4 Utenlandsregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i bomstasjonene som benyttet AutoPASS-systemet var om lag 22,7 millioner, som tilsvarer 2,6 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Dette er basert på utenlandske kjøretøy uten brikke som ble behandlet av Euro Parking Collection (EPC) og utenlandske kjøretøy med brikke. Det er her forutsatt at kjøretøy med brikke fra en EasyGo-partner var utenlandsk. Tabell 12 viser antall passeringer med utenlandske kjøretøy i perioden 2013–2019, i tillegg til andel av totalt antall passeringer.

År	Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2013	11,2	2,4 %
2014	11,9	2,3 %
2015	16,6	2,8 %
2016	17,6	2,8 %
2017	20,1	3,1 %
2018	19,3	2,9 %
2019	22,7	2,6 %

Tabell 12 - Antall passeringer med utenlandske kjøretøy og andel av totalt antall passeringer i perioden 2013–2019. (Kilder: EPC, Turistløsningen, CS Norge og AutoPASS formidlingsentral).

Tidligere var det mange passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy som ikke ble betalt, men betalingsandelen har økt de siste årene.

Kjøretøy med brikkeavtale har en vesentlig høyere betalingsandel enn kjøretøy uten brikkeavtale, og utenlandske kjøretøy med brikkeavtale har en høy betalingsgrad. Bompengeselskapene kjøper

innkrevningstjeneste for kjøretøy uten brikkeavtale slik at de fleste får faktura på sitt eget språk og kan betale til en bankkonto i eget land.

I takstgruppe 1 betalte utenlandske kjøretøy med brikkeavtale 98 prosent og de uten brikkeavtale 92 prosent av fakturert beløp i 2019. Til sammenligning var betalingsgraden for norske kjøretøy på henholdsvis 99 prosent og 89 prosent.

I takstgruppe 2 betalte utenlandske kjøretøy med brikkeavtale 99 prosent av beløp fakturert i 2019, mens tilsvarende gruppe norske betalte også 99 prosent. Det er større forskjell mellom norske og utenlandske i takstgruppe 2 for de som ikke har avtale. For disse betalte kun 65 prosent av fakturert beløp for utenlandske kjøretøy, mens for norske var betalingsgraden 86 prosent. Dette er en liten gruppe, da de fleste kjøretøy i takstgruppe 2 bruker brikke fordi de omfattes av ordningen med obligatorisk brikke.

Se kapittel 5.6 for mer informasjon om utenlandske kjøretøy og brikker.

3.3 Bompenginntekter

I 2019 var de totale bompenginntektene på 11,6 milliarder kroner, mens i 2018 var de på 10,8 milliarder kroner. Tabell 26 viser utviklingen i bompenginntekter siden 2002. Tabell 13 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015-2019 spesifisert på passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, inntekter fra tilleggsavgifter, purregebyr og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner, inkludert tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, som beskrevet i kapittel 1.2.4. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 12,4 milliarder kroner i 2019.

År	Passerings- inntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	Passerings- inntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	Bompeng- inntekter på ferje	Sum passerings- inntekter	Inntekter fra tilleggs- avgift, gebyrer, utsteder- godtgjørelse	Sum bompeng- inntekter	Andre drifts- inntekter	Sum drifts- inntekter
2015	7 684 408	1 249 609	201 370	9 135 387	192 356	9 327 743	106 375	9 434 118
2016	8 145 453	1 237 505	207 899	9 590 858	228 678	9 819 536	108 427	9 927 963
2017	8 499 657	1 481 378	195 845	10 176 879	245 432	10 422 312	70 273	10 492 585
2018 ¹³	8 854 272	1 557 629	200 282	10 612 183	173 475	10 785 658	543 780	11 329 438
2019	9 486 142	1 759 303	184 628	11 430 073	142 182	11 572 255	819 301	12 391 556

Tabell 13 – Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompenginntekter på ferje, inntekter fra tilleggsavgift, purregebyr, miljøgebyr og utsteder godtgjørelse, i tillegg til andre inntekter. Oppgitt i løpende 1 000 kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2015–2019).

Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 84,1 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 15,9 prosent. Tabell 14 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2014-2019.

¹³ Tall for 2018 er oppdatert på grunn av justering av inntektsfordeling for takstgruppe 1 og 2 og endring av regnskapsføring for tap på krav og statlig tilskudd for enkelte prosjekter.

År	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 1 (prosent)	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 2 (prosent)
2014	86,7	13,3
2015	85,7	14,3
2016	86,5	13,5
2017	84,9	15,1
2018	84,8	15,2
2019	84,1	15,9

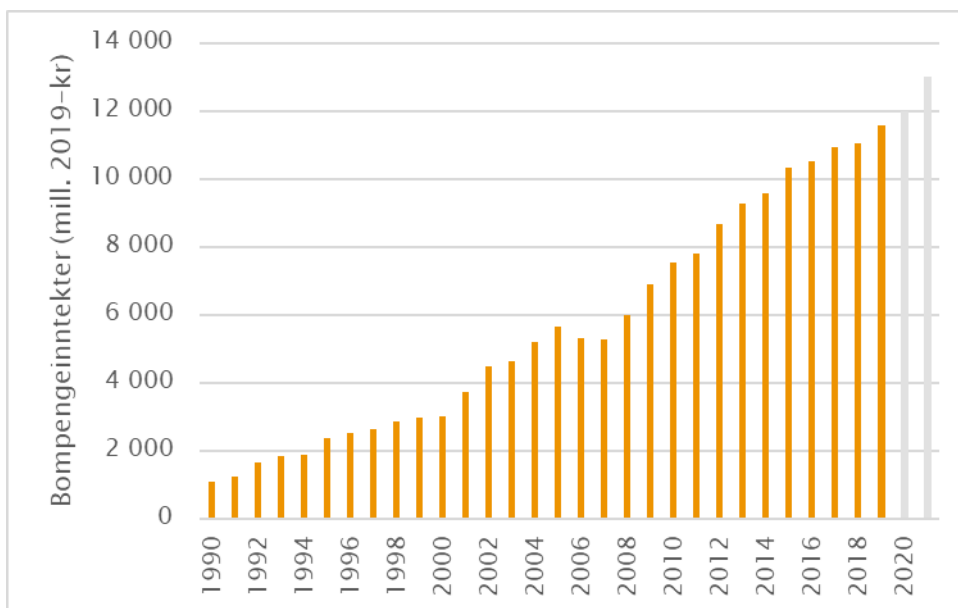
Tabell 14 – Fordeling av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2 for perioden 2014-2019. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2014–2019).

Figur 8 viser utviklingen av bompengeneinntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2019-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2020 og 2021. I denne perioden har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 360 millioner kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år, og gjennomsnittlig årlig øking for perioden 2008-2019 er om lag 520 millioner kroner. Prognosene for passeringsinntekter i 2020 og 2021 er på henholdsvis 12,3 og 13,7 milliarder kroner.

Hovedandelen av inntektene er knyttet til de store bypakke i Oslo, Bergen, Stavanger-området og Trondheim. I tre av disse byområdene har det vært store endringer i bompengesystemet i 2018 og 2019.

Hovedårsaker til den forventede inntektsøkningen i 2020 er knyttet til oppstart av Oslopakke 3 trinn 2, Bypakke Bergen og Bypakke Nord-Jæren. Flere bompengeprosjekter på riksveg har startet innkrevning i 2019 og 2020, og det er forventet oppstart av flere i 2021. I tillegg vil oppstart av Bypakke Nedre Glomma bidra til forventet inntektsøkning.

En av usikkerhetsfaktorene ved beregning av inntektsprognosene er koronasituasjonen. Nedstengningen av samfunnet i mars 2020 som følge av utbruddet av koronaviruset hadde stor innvirkning på trafikken i de fleste bompengeprojektene. Dette har gitt reduksjon i passeringsinntekter. Trafikken har gradvis kommet tilbake til tilnærmet normalt nivå for de fleste prosjektene i løpet av 2020. Man vet ikke hvordan eller om koronasituasjonen vil påvirke trafikken i 2021, og denne prognosen er derfor å anse som høyst usikker.



Figur 8 – Bompenginntekter per år i perioden 1990-2019, oppgitt i millioner 2019-kroner. I tillegg er prognoser for 2020 og 2021 oppgitt. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2019, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013)).

Den gjennomsnittlige inntekten per passering var på 12,99 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes passeringsinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer fritatt fra betaling av bompenger. Tabell 15 viser utviklingen siden 2013. I 2019 var den gjennomsnittlige inntekten lavere enn den har tidligere vært i perioden 2013-2018. I denne perioden har antall fritakspasseringer økt, i stor grad forårsaket av antall passeringer med nullutslippskjøretøy. I 2019 har derimot antall passeringer som var fritatt betaling av bompenger på grunn av timesregel økt kraftig. Dette har påvirket utviklingen av gjennomsnittlig inntekt per passering.

År	Gjennomsnittlig inntekt per passering (kr)
2013	16,44
2014	16,18
2015	15,45
2016	15,03
2017	15,54
2018	16,17
2019	12,99

Tabell 15 – Gjennomsnittlig inntekt per passering. Oppgitt i løpende kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2019).

Gjennomsnittlig inntekt per passering varierte mellom et minimum på rundt 5 og et maksimum på 137 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 16 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. Gjennomsnittlig inntekt per passering, også kalt gjennomsnittstakst, er noe som følges opp nøye for alle bompengeprojekter, jf. kapittel 1.2.3.

År	Antall bompengeprosjekter				
	0 - 20 kr	20 - 40 kr	40 - 60 kr	60 - 80 kr	≥ 80 kr
2014	17	21	8	7	6
2015	18	20	7	7	5
2016	21	20	9	6	4
2017	22	18	8	6	4
2018	21	21	5	7	3
2019	24	22	4	5	4

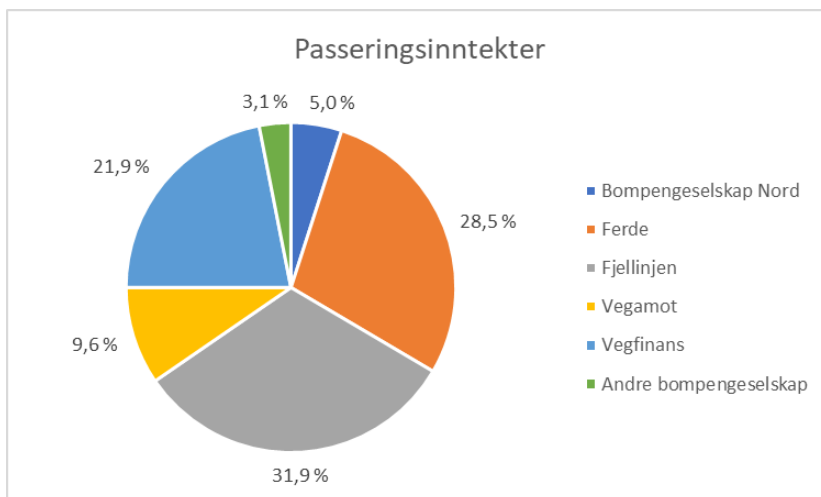
Tabell 16 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering for perioden 2014-2019. Inntekt per passering er oppgitt i 2019-kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2019).

Tabell 17 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Hvordan prosjektene er definert er listet i Tabell 36. På grunn av oppstart innkreving i flere bypakker, har inntektene i denne kategorien økt, mens det kun har vært små endringer i inntektene for riks- og fylkesvegprosjekter. På grunn av oppstart av flere riksvegprosjekter i perioden 2019-2020 er det forventet at andelen inntekter for riksvegprosjekter vil øke i 2020 og 2021. Andelen som går til fylkesvegprosjekter er forventet å være omtrent som de siste to årene.

	Bomringer/bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel
2012	4 063	56,6 %	2 518	35,1 %	596	8,3 %
2013	4 649	59,6 %	2 488	31,9 %	663	8,5 %
2014	5 123	62,0 %	2 412	29,2 %	726	8,8 %
2015	5 263	57,6 %	3 058	33,5 %	814	8,9 %
2016	5 446	56,8 %	3 346	34,9 %	799	8,3 %
2017	5 859	57,6 %	3 503	34,4 %	815	8,0 %
2018	6 490	61,2 %	3 304	31,1 %	817	7,7 %
2019	7 306	63,9 %	3 294	28,8 %	829	7,3 %

Tabell 17 – Fordeling av passeringsinntekter i bomringer/bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2019. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2019).

Figur 9 viser hvordan de totale passeringsinntektene i 2019 er fordelt mellom de regionale bompengeselskapene og selskapene som står utenfor de regionale selskapene.



Figur 9 – Fordeling av passeringsinntekter mellom bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2019).

Som sett tidligere er det flest passeringer i bypakkene, og i underkant av to-tredjedeler av passeringsinntektene er i denne typen bompengeprosjekter. Det er derimot flest prosjekter på riks-

og fylkesveg. Tabell 18 viser hvordan passeringsinntektene i bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter var fordelt på de regionale bompengeselskapene og selskap som står utenfor.

Bompengeselskap	Bypakker	Fylkesvegprosjekter	Riksvegprosjekter
Bompengeselskap Nord	3,1 %	9,6 %	8,1 %
Ferde	34,0 %	43,1 %	12,7 %
Fjellinjen	50,0 %	0,0 %	0,0 %
Vegamot	9,3 %	22,1 %	7,0 %
Vegfinans	3,7 %	14,7 %	64,1 %
Andre bompengeselskap	0,0 %	10,4 %	8,2 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 18 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2019 for bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter var fordelt på de ulike bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2019).

Tabell 19 viser hvordan passeringsinntektene i de ulike bompengeselskapene fordelte seg på bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter.

	Bompengeselskap Nord	Ferde	Fjellinjen	Vegamot	Vegfinans	Andre bompengeselskap
Bypakker	39,2 %	76,2 %	100,0 %	62,3 %	10,7 %	0,0 %
Fylkesvegprosjekter	13,9 %	11,0 %	0,0 %	16,7 %	4,9 %	24,4 %
Riksvegprosjekter	46,9 %	12,8 %	0,0 %	21,0 %	84,4 %	75,6 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 19 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i bompengeselskapene fordelte seg på bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2019).

Figur 10 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom fylkene¹⁴. Enkelte prosjekter går over fylkesgrenser, så i noen tilfeller er to fylker oppgitt. Det var mest inntekter i Oslo og Akershus, etterfulgt av Hordaland, Rogaland og Trøndelag. I 2019 var det bompengeneinnkreving i alle fylker, med unntak av Finnmark.

¹⁴ Fordelingen tar utgangspunkt i fylkene slik de var i 2019.

Andel passeringsinntekter	
Oslo/Akershus	31,9 %
Hordaland	13,4 %
Rogaland	11,6 %
Trøndelag	9,6 %
Østfold	6,0 %
Akershus/Hedmark	5,9 %
Vestfold	4,4 %
Nordland	4,3 %
Oppland	3,9 %
Telemark	2,4 %
Vest-Agder	2,3 %
Møre og Romsdal	1,3 %
Sogn og Fjordane	0,9 %
Buskerud	0,8 %
Troms	0,8 %
Aust-Agder	0,4 %
Hedmark	0,2 %
Totalsum	100,0 %

Figur 10 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene (før sammenslåingen av fylkeskommunene fra 1.1.2020). (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2019).

3.4 Driftskostnader

Driftskostnadene rapportert fra bompengeselskapene er delt opp i lønnskostnader (lønn til ansatte, styrehonorarer, arbeidsgiveravgift, etc.), administrasjonskostnader (regnskapsføring, innleide tjenester til administrasjon, revisjonskostnader, seminar/kurs, reisekostnader, kontorkostnader, møtekostnader og tilsvarende), innkrevingskostnader (kostnader relatert til drift av prosjektets bomstasjoner og kostnader relatert til innkreving av bompenger: innkjøpte driftstjenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utstederkostnader, etc.), tap på krav (tapt inntekt som følge av manglende betaling) og andre driftskostnader. I tillegg rapporterer selskapene på avskrivninger på varige driftsmidler og eventuelle nedskrivninger. Det har tidligere variert mellom selskapene om de har ført avskrivninger på innkrevingsutstyret i sine regnskap, og over hvor lang tid de har avskrevet dette. Ved en sammenligning av driftskostnadene mellom prosjektene er derfor ikke avskrivninger tatt med for å få et mest mulig likt sammenligningsgrunnlag.

I 2019 var det 64 bompengeprojekter som hadde innkreving av bompenger. Driftskostnadene i 2019 for bompengeselskapene som hadde innkreving var 879 millioner kroner uten avskrivninger og 968 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 20 viser utviklingen fra 2013–2019 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 21 viser sum for driftskostnadene eksklusive og inklusive avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til sum for driftskostnader som er eksklusive både avskrivninger og tap på krav.

År	Lønns- og adm.-kostnader	Innkrevingskostnader	Tap på krav	Andre driftskostnader	Avskrivninger på varige driftsmidler
2013	145 111	400 733	107 966	88 670	109 929
2014	128 601	421 808	67 321	75 295	72 552
2015	128 405	507 597	84 694	40 270	158 018
2016	122 907	543 609	74 901	7 921	53 601
2017	128 350	515 853	90 122	32 938	52 015
2018	122 810	568 179	100 379	801	54 410
2019	124 123	577 839	176 209	840	89 121

Tabell 20 - Oversikt over de ulike postene for driftskostnader for årene 2013-2019. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2019).

År	Sum driftskostnader ekskl. tap på krav og avskrivninger	Sum driftskostnader ekskl. avskrivninger	Sum driftskostnader
2013	634 514	742 480	852 409
2014	625 704	693 025	765 577
2015	676 272	760 966	918 984
2016	674 437	749 338	802 938
2017	677 141	767 263	819 278
2018	691 789	792 168	846 578
2019	702 801	879 010	968 131

Tabell 21 - Oversikt over totale driftskostnader med og uten avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til driftskostnader eksklusive både tap på krav og avskrivninger, for årene 2013–2019. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2019).

Totalt har driftskostnadene økt med 122 millioner kroner sammenlignet med 2018, uten at man tar hensyn til prisstigning. Driftskostnadene hadde en sterk reduksjon i 2014 i forhold til 2013, før de økte i 2015, og deretter sank betydelig i 2016. Siden 2016 har de totale driftskostnadene hatt en årlig økning.

De store endringene som bompengereformen har ført med seg, har ført til ekstra kostnader for bompengeselskapene i overgangsfasen til ny organisering av bompengesektoren. Det har også vært store endringer, inkludert etablering av nye bomstasjoner, i enkelte bypakker som har medført kostnader. Dette har også ført til økt omsetning og flere kunder, og som igjen har ført til at tap på krav har økt. Enkelte selskap har også endret måten de beregner avsetningen på tap på krav, som har påvirket resultatet for denne kostnadsposten.

Lønn- og administrasjonskostnader har vært på omtrent samme nivå i perioden 2014-2019, uten å ta hensyn til prisstigning. Innkrevingskostnadene har økt årlig i perioden 2013–2016, før de fikk en reduksjon i 2017, og igjen en økning i 2018 og 2019. Økningen i innkrevingskostnader må ses i sammenheng med den årlige økningen i antall bomstasjoner i denne perioden og dermed også antall passeringer. Posten andre kostnader har variert noe i perioden 2013–2019. Det er kun et fåtall bompengeprojekter som har ført kostnader på denne posten.

Tap på krav har hatt en betydelig økning i 2019 sammenlignet med tidligere år. I 2019 utgjorde tap på krav om lag 18 prosent av de totale driftskostnadene, og denne andelen var 12 prosent i 2018. Hvis man ekskluderer avskrivninger, var denne andelen 20 prosent, og til sammenligning 13 prosent i 2018. Tap på krav som andel av passeringsinntekter, driftskostnader eksklusive og inklusive avskrivninger er oppgitt i Tabell 22 for perioden 2013-2019. Resultat for tap på krav er tett knyttet til regnskapsføringen i de ulike selskapene, og dette gir utfordringer med sammenligning fra år til år og mellom selskapene. Flere selskaper har også gjort endringer i sine måter for beregning av avsetningen av tap på krav i løpet av perioden 2013–2019.

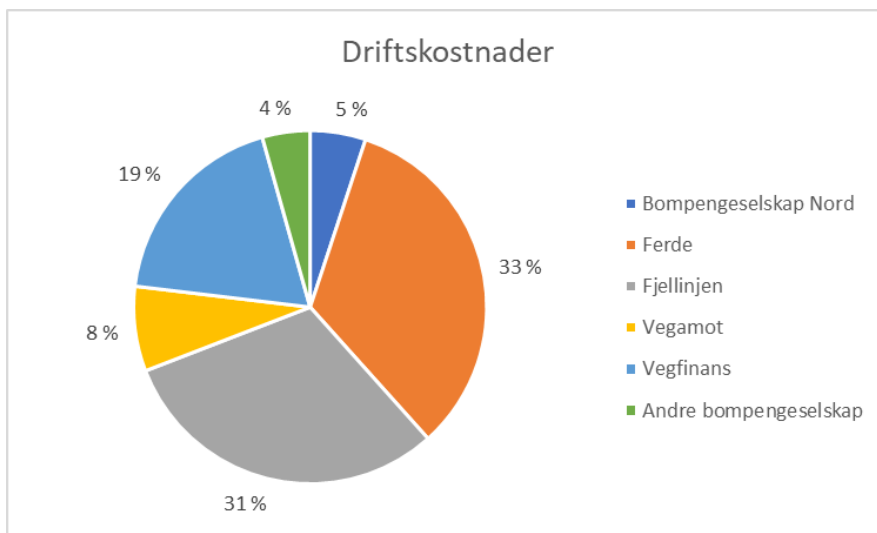
År	Tap på krav som andel av passeringssinntekter	Tap på krav som andel av driftskostnader, ekskl. avskrivninger	Tap på krav som andel av driftskostnader, inkl. avskrivninger
2013	1,4 %	15 %	13 %
2014	0,8 %	10 %	9 %
2015	0,9 %	11 %	9 %
2016	0,8 %	10 %	9 %
2017	0,9 %	12 %	11 %
2018	0,9 %	13 %	12 %
2019	1,5 %	20 %	18 %

Tabell 22 - Tap på krav som andel av passeringssinntekter og som andel av driftskostnader ekskl. og inkl. avskrivninger, i perioden 2013-2019. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2019).

For første gang siden 2015 var det en betydelig økning av avskrivninger på varige driftsmidler i 2019. Som sett i Tabell 2 har det vært en stor økning i bomstasjoner i 2019, og dette har ført til økte avskrivninger. I tillegg har enkelte prosjekter en økning av denne posten på grunn av aktivering av avskrivning av bomstasjonsutstyr tidligere tilhørende Statens vegvesen. Dette utstyret har blitt overført til bompengeselskapene i forbindelse med bompengereformen. Det var en kraftig reduksjon av denne posten fra 2015 til 2016 på grunn av nedskrivningene av kostnadene tilknyttet avslutning av AutoPASS Grindgut-prosjektet i 2015. Etter at avtalen med IBM for å utvikle et nytt sentralsystem ble hevet, ble bompengeselskapene i 2015 anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive¹⁵ aktiverte kostnader tilknyttet AutoPASS Grindgut. Dette har ført til store økninger i avskrivninger for enkelte bompengeselskaper dette året.

De totale kostnadene som ble belastet bompengeselskapene av Statens vegvesen i 2019, inkludert blant annet kostnader til leie av CS Norge¹⁶ og utvikling av nye systemløsninger, var på om lag 85 millioner kroner. Dette utgjorde ni prosent av de totale driftskostnadene.

Figur 11 viser fordelingen av driftskostnadene mellom de regionale bompengeselskapene og de selskapene som står utenfor de regionale selskapene. Driftskostnadene er oppgitt uten avskrivninger.



Figur 11 – Fordeling av driftskostnader mellom bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2019).

¹⁵ Bompengeselskapene har ikke rapportert separat for avskrivninger og nedskrivninger av Grindgut-kostnader. Sum for avskrivninger inneholder derfor også disse nedskrivningene, og omtales her kun som avskrivninger.

¹⁶ Sentralsystemet for alle bompengeprojekter som bruker AutoPASS-systemet.

3.4.1 Driftskostnader per passering

Tabell 23 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad per passering i perioden 2002-2019. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og tall for perioden 2012-2019 er beregnet fra alle bompengeprojekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er oppgitt i tusen 2019-kroner.

År	Antall selskaper/prosjekter	Antall passeringer	Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) (1 000 2019-kr)	Gjennomsnittlig driftskostnad per passering (2019-kr)
2002	40	228 253 751	591 010	2,59
2003	44	239 228 664	582 943	2,44
2004	45	267 340 239	616 837	2,31
2005	46	295 014 338	639 362	2,17
2006	46	275 086 307	649 828	2,36
2007	44	292 622 441	638 595	2,18
2008	43	319 573 951	714 532	2,24
2009	43	368 959 067	890 339	2,41
2010	50	418 545 821	962 390	2,30
2011	46	441 716 062	971 450	2,20
2012	49	464 131 890	941 989	2,03
2013	50	474 403 470	984 848	2,08
2014	52	510 471 787	866 456	1,70
2015	50	591 119 426	1 018 234	1,72
2016	53	638 229 001	858 741	1,35
2017	63	654 971 217	860 436	1,31
2018	62	656 486 161	865 321	1,32
2019	64	880 228 300	968 131	1,10

Tabell 23 - Oversikt over antall passeringer i perioden 2002–2019, driftskostnader og driftskostnad per passering, oppgitt i 2019-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgings skjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012-2019).

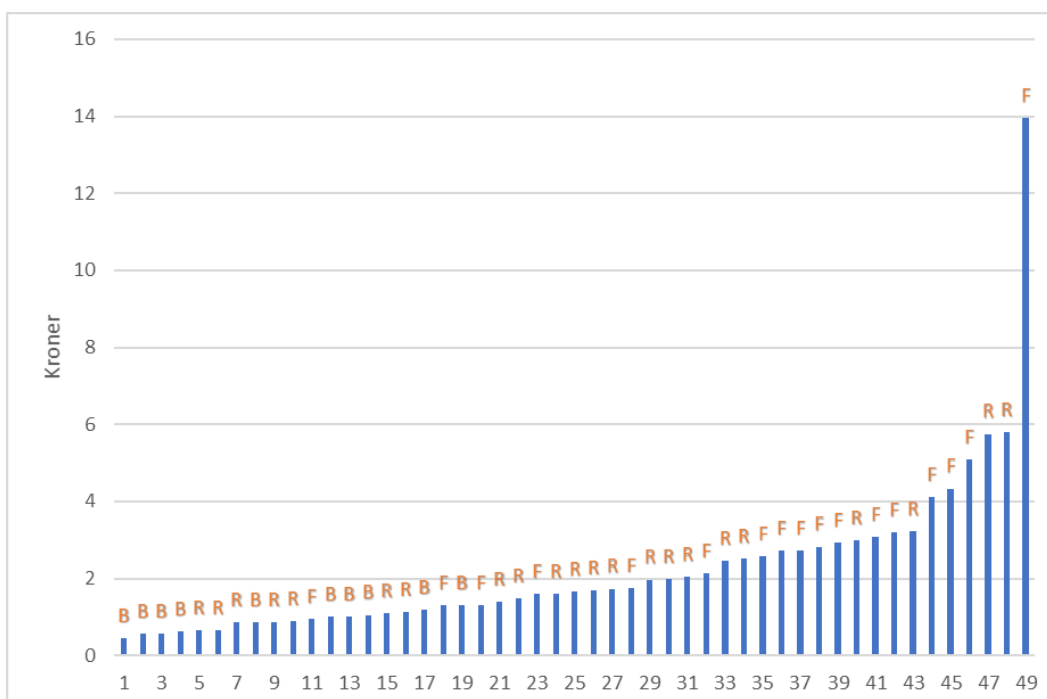
Driftskostnad per passering for alle bompengeprojekter med innkreving var 1,10 kroner i 2019. Dette er en reduksjon på 22 øre sammenlignet med 2018, omregnet til 2019-kroner. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprojekter som var i drift hele året, var driftskostnad per passering 1,09 kroner. Tidligere år var det vanlig at det var noen ører forskjell ved å se på alle prosjekter sammenlignet med prosjekter som kun var i drift hele året. Årsaken til dette er at det er tilknyttet ekstra kostnader ved oppstart og avvikling av bompengeinnkreving. Ved å ha færre og større bompengeselskap enn tidligere, og dermed flere stordriftsfordeler, kan man forvente at disse forskjellene vil minke. Man vil heller ikke i fremtiden ha opprettelse og avvikling av bompengeselskap for hvert enkelt bompengeprojekt i samme grad som tidligere, ettersom prosjektene vil tilhøre de fem regionale bompengeselskapene.

Hvis man beregner driftskostnad per passering uten avskrivninger, får man 1,00 kroner for alle prosjektene med innkreving. Dette nøkkeltallet har gradvis blitt redusert siden 2013, se Tabell 24. I denne tabellen er også driftskostnad per passering beregnet hvor man kun har inkludert kostnader knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader. Kostnader til tap på krav og avskrivninger er dermed utelatt. Dette var på 0,80 kroner i 2019, og man ser også her en årlig reduksjon siden 2013.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) per passering, 2019-kr	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger og tap på krav) per passering, 2019-kr
2013	1,81	1,55
2014	1,54	1,39
2015	1,43	1,27
2016	1,26	1,13
2017	1,23	1,09
2018	1,23	1,08
2019	1,00	0,80

Tabell 24 – Driftskostnad per passering, ekskl. avskrivninger og tap på krav. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2019).

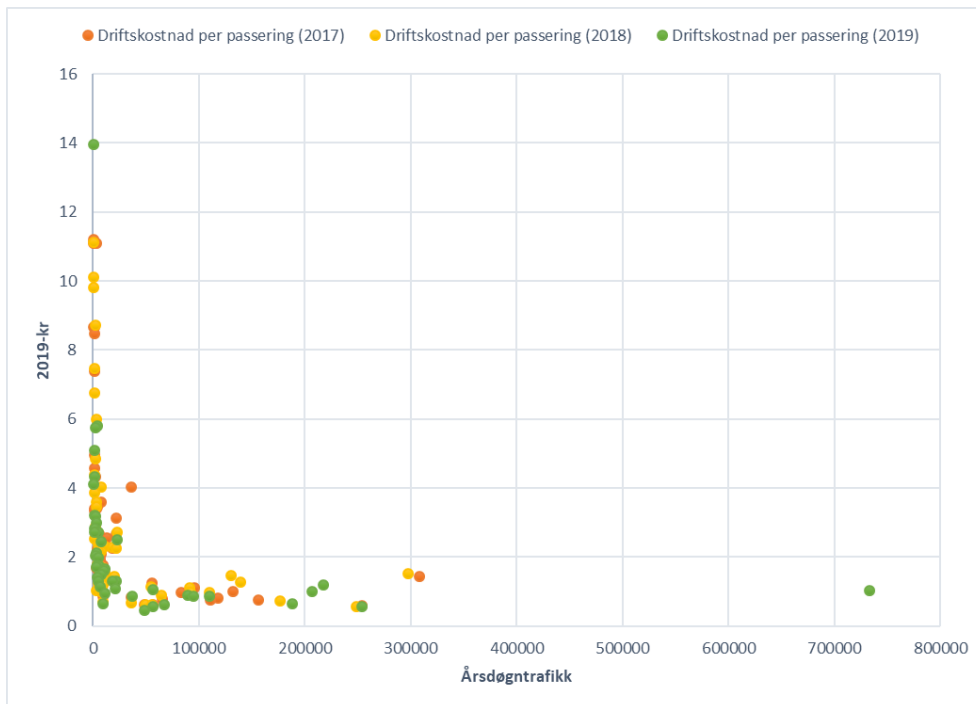
Som sett i Tabell 8 skjer de fleste passeringer i bomringer og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad (eksklusive avskrivninger) per passering. For bomringene var driftskostnadene per passering 0,92 kroner, for riksvegprosjekter 1,08 kroner og for fylkesvegprosjekter 2,29 kroner. For riks- og fylkesvegprosjekter samlet var dette 1,23 kroner. Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og er også de prosjektene som har lavest årstdøgntrafikk. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årstdøgntrafikk, og der er også her driftskostnadene per passering er lavest. Figur 12 viser kostnad per passering (eksklusive avskrivninger) for alle 49 prosjekter med innkreving hele året, og som brukte AutoPASS-systemet til innkrevingen. Det er spesifisert om prosjektet var en bypakke/bomring (B), riks (R)- eller fylkesvegprosjekt (F). Som vi ser fra figuren har over halvparten av prosjektene en kostnad per passering på under to kroner, og blant disse er alle bypakkene og rundt to tredjedeler av riksvegprosjektene. Flertallet av fylkesvegprosjektene har en kostnad per passering på over to kroner.



Figur 12 – Driftskostnad per passeringer (eksklusive avskrivninger) per prosjekt for 2019. Om prosjektet er en bypakke (B), et riksvegprosjekt (R) eller fylkesvegprosjekt (F) er spesifisert. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2019).

Figur 13 viser sammenhengen mellom driftskostnad per passering, eksklusive avskrivninger, og årstdøgntrafikk i perioden 2017–2019. For å sikre at tall er sammenlignbare er kun prosjekter med

innkreving hele året inkludert. I tillegg er kun bompengeanlegg som bruker AutoPASS-systemet tatt med. Man ser fra denne figuren at bompengeprojekter med lav ÅDT har generelt høyere driftskostnad per passering enn prosjekter med høy ÅDT. For alle tre årene har de fleste prosjekter med ÅDT over 10 000, en driftskostnad per passering på under to kroner. For prosjekter med lavere ÅDT enn dette varierer driftskostnad per passering i større grad. I 2019 var det kun ett prosjekt som hadde driftskostnad per passering over ti kroner, mens for alle andre prosjektene var dette på under seks kroner, som også går fram av Figur 12.



Figur 13 - Sammenheng mellom driftskostnad per passering (eksklusive avskrivninger) og årsdøgntrafikk for bompengeprojekter med automatiske bompengeanlegg som var i drift hele året, for årene 2017, 2018 og 2019. Oppgitt i 2019-kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema fra bompengeselskapene for perioden 2016-2019).

Tabell 25 viser ÅDT-kategorier og kostnad per passering for prosjekter som brukte AutoPASS-systemet og som hadde bompenginnkreving hele året i perioden 2014-2019. Man ser her at andelen prosjekter som har en driftskostnad på under to kroner per passering har økt hvert år i denne tidsperioden. Siden 2016 har over 75 prosent av prosjektene hatt en driftskostnad per passering på under fire kroner. Driftskostnadene for 2014-2018 er omregnet til 2019-kroner ved denne sammenligningen.

		Årsdøgntrafikk					Sum	Andel
		0 - 2 000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000		
2014 ¹⁷ – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	0	1	5	7	13	33 %
	2 – 4 kr	0	6	4	2	0	12	31 %
	4 – 10 kr	6	2	2	0	0	10	26 %
	≥ 10 kr	4	0	0	0	0	4	10 %
2015 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	1	1	4	10	16	38 %
	2 – 4 kr	1	5	5	2	0	13	31 %
	4 – 10 kr	8	3	1	0	0	12	29 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
2016 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	2	2	3	10	17	39 %
	2 – 4 kr	1	7	6	3	0	17	39 %
	4 – 10 kr	7	1	0	1	0	9	20 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
2017 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	2	4	4	11	21	45 %
	2 – 4 kr	2	5	4	4	0	15	32 %
	4 – 10 kr	6	1	0	1	0	8	17 %
	≥ 10 kr	2	1	0	0	0	3	6 %
2018 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	3	5	5	11	24	51 %
	2 – 4 kr	2	4	3	4	0	13	28 %
	4 – 10 kr	4	3	1	0	0	8	17 %
	≥ 10 kr	2	0	0	0	0	2	4 %
2019 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	4	5	8	11	28	64 %
	2 – 4 kr	3	4	2	1	0	10	23 %
	4 – 10 kr	3	2	0	0	0	5	11 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %

Tabell 25 - Oversikt over hvordan prosjektenes driftskostnad per passering fordeler seg i ulike ÅDT-kategorier. Driftskostnad per passering er eksklusive avskrivninger og oppgitt i 2019-kroner. Kun prosjekter med innkreving hele året som brukte AutoPASS-systemet er inkludert. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2014–2019).

3.4.2 Driftskostnader som andel av bompengeinntekter

Tabell 26 viser en oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene i perioden 2002-2019, for alle bompengeprosjekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av bompengeinntekter var i 2019 på 8,4 prosent.

¹⁷ Kostnader for leie av sentralsystemet (CS Norge) er en del av driftskostnadene for bompengeprosjektene som bruker AutoPASS-systemet til innkreving. Fordelingen av kostnadene for CS Norge har siden 1. november 2014 blitt gjort ved å bruke antall passeringer som fordelingsnøkkel. Tidligere ble kostnadene per bompengeprosjekt beregnet ut fra fem kategorier basert på ÅDT. For enkelte bompengeprosjekter, spesielt de med veldig lav ÅDT, gjorde en slik løsning at CS Norge-kostnader utgjorde en større andel av driftskostnadene enn hos prosjekter med høyere ÅDT som befant seg i samme kategori. For enkelte prosjekter hadde derfor endringen av kostnadsfordeling et utslag på driftskostnadene.

År	Antall selskaper/prosjekter	Bompegeinntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av bompegeinntekter (prosent)
2002	41	3 192 419	419 788	13,1
2003	47	3 364 916	424 580	12,6
2004	47	3 786 532	450 937	11,9
2005	48	4 208 432	474 905	11,3
2006	49	4 043 762	493 822	12,2
2007	46	4 044 918	488 744	12,1
2008	44	4 741 361	567 498	12,0
2009	48	5 584 484	722 396	12,9
2010	51	6 253 077	799 965	12,8
2011	46	6 564 652	818 017	12,5
2012	49	7 339 325	798 310	10,9
2013	50	8 032 379	852 409	10,6
2014	52	8 471 745	765 578	9,0
2015	50	9 327 743	918 984	9,9
2016	53	9 819 536	802 938	8,2
2017	63	10 422 312	819 278	7,9
2018	62	10 785 658	846 578	7,8
2019	64	11 572 255	968 131	8,4

Tabell 26 - Oversikt over bompegeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompegeinntektene, inkludert avskrivninger, i perioden 2002-2019. Tallene er oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkelse av bompegeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgingsskjema og årsregnskap for bompegeselskapene i perioden 2012-2019).

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av bompegeinntektene 7,6 prosent. Se Tabell 27 for resultater fra 2015-2019. Tabell 27 inneholder også resultater for driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av bompegeinntekter i tillegg til inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kapittel 1.2.4. Kun riksvegprosjekter utenfor byområder er inkludert i denne tilskuddsordningen. Dette betyr også at tilskuddene er ulikt fordelt mellom de regionale bompegeselskapene ettersom selskapene har nokså ulik prosjektportefølje, jf. Figur 3, og ulik fordeling av bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter mellom de ulike bompegeselskapene, som oppgitt i Tabell 36.

År	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av bompegeinntekter (prosent)	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av bompegeinntekter og tilskudd (prosent)	Driftskostnader (inkl. avskrivninger) som andel av bompegeinntekter og tilskudd (prosent)
2015	8,2	–	–
2016	7,6	–	–
2017	7,4	–	–
2018	7,3	–	–
2019	7,6	7,2	8,0

Tabell 27 – Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av bompegeinntekter for perioden 2015-2019, og driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av bompegeinntekter og inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, for 2019. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompegeselskapene for perioden 2015-2019).

For bypakker var driftskostnader, eksklusiv avskrivninger, som andel av passeringsinntekter 8,1 prosent. For riks- og fylkesvegprosjekter var denne andelen på henholdsvis 6,7 og 7,8 prosent. Bypakkene har en mer utbredt bruk av timesregel og passeringstak enn andre prosjekter. I tillegg er en betydelig andel passeringer i flere bypakker fritatt bompengetak ettersom de var registrert som

nullutslippskjøretøy. Dette medfører derfor at 41 prosent av passeringene i bypakker var fritatt betaling av bompenger, jf. kapittel 3.2.3. Det har da innvirkning på inntektene og at andelen driftskostnader av bompenginntekter var høyere i bypakker enn i riksvegprosjekter, likevel om driftskostnad per passering var lavest i bypakkene.

Hvis man ser på utvikling av dette nøkkeltallet for de enkelte prosjektene, finner man at det har vært en nedgang for 39 av prosjektene fra 2018 til 2019, mens 15 prosjekter har hatt en økning. De resterende prosjektene har ikke sammenlignbare tall for disse to årene. Samtidig har det vært en økning i passeringsinntektene for 25 prosjekter, mens 34 har hatt en reduksjon. Hvis man kun inkluderer prosjekter med innkreving hele året i både 2018 og 2019, har 32 prosent av prosjektene hatt en reduksjon i nøkkeltallet driftskostnader som andel av passeringsinntekter og samtidig hatt en økning i passeringsinntektene sammenlignet med 2018, mens 42 prosent har hatt en reduksjon i nøkkeltallet samtidig som inntektene er redusert. 8 prosent av prosjektene har hatt en økning i dette nøkkeltallet samtidig som inntektene har økt.

3.5 Låne- og innskuddsforvaltning

Innkreving av bompenger foregår i hovedsak etter eller parallelt med utbyggingen av vegprosjektet, såkalt etterskudds- eller parallellinnkreving. I noen tilfeller kreves det også inn bompenger før utbyggingen settes i gang (forhåndsinnkreving). Hovedregelen er etterskuddsinnkreving, som innebærer at bompenginnkrevningen starter når vegen åpnes for trafikk. Dette innebærer at det må tas opp lån i byggeperioden for å finansiere prosjektene. Parallellinnkreving benyttes i bompengepakker, og da blir bompenger krevd inn samtidig med utbyggingen. Dette kan medføre at det ikke er behov for låneopptak.

De fleste bompengeprojektene har behov for å ta opp lån for å finansiere bompengandelen av kostnadene for utbygging av vegprosjektene. Ansvar for å ta opp nødvendige lån og sørge for rimeligst mulig lånefinansiering ligger hos bompengeselskapene. Bompengeselskapene inngår en prosjektavtale med Statens vegvesen for alle bompengeprojekter. Avtalen gir blant annet selskapet rett til å ta opp lån og fastsetter vilkårene for låneopptaket. Låneopptak skal skje på den økonomiske mest gunstige måten innenfor rammene gitt av bompengavtalen og prosjektavtalen.

3.5.1 Lånegjeld og finanskostnader

Ved utgangen av 2019 var det 61 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkreving, eller det var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var 61,2 milliarder kroner, som er en økning på om lag tre milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 28 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002-2019.

I perioden 2002-2019 har den gjennomsnittlige økningen i bompengeselskapenes lån per år vært på om lag tre milliarder kroner. Hvis man ser kun på perioden 2008-2019, som samsvarer med en periode med stor inntektsøkning per år, er gjennomsnittlig økning per år i overkant av fire milliarder kroner.

År	Antall selskaper/prosjekter	Lånegjeld per 31.12 (1 000 kr, løpende)
2002	37	9 806 321
2003	44	10 972 673
2004	44	10 753 694
2005	41	11 428 003
2006	42	11 982 258
2007	40	12 014 971
2008	40	12 367 780
2009	47	16 874 586
2010	46	19 353 163
2011	39	22 175 302
2012	50	28 160 465
2013	46	35 544 839
2014	46	43 058 837
2015	52	48 434 525
2016	50	51 948 048
2017	59	55 862 836
2018	64	58 164 056
2019	61	61 193 901

Tabell 28 - Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprosjekter i perioden 2002-2019, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2019).

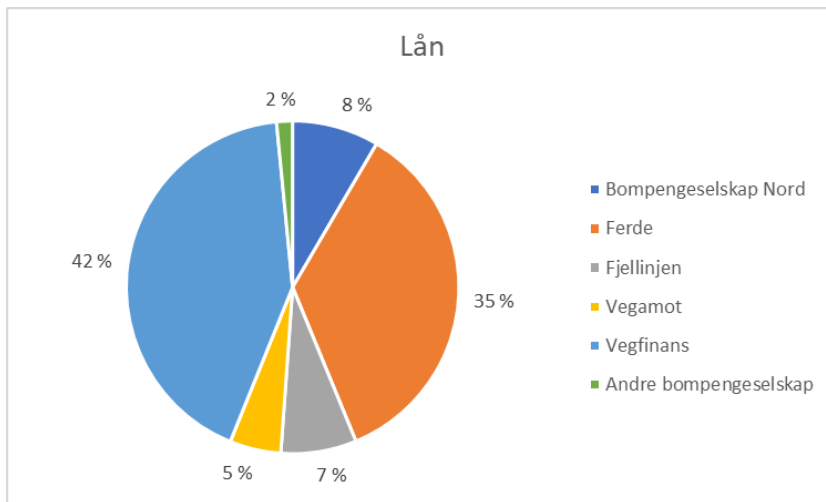
Totalt finanskostnader i 2019 utgjorde 1 609 millioner kroner, mens finansinntektene var på 83 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1 526 millioner kroner, som er en økning på 278 millioner kroner sammenlignet med 2018. Se Tabell 29 for en oversikt over finanskostnader og –inntekter i perioden 2002-2019.

År	Antall selskaper/prosjekter	Finanskostnader (1 000 kr)	Antall selskaper/prosjekter	Finansinntekter (1 000 kr)	Netto finanskostnader (1 000 kr)
2002	40	673 180	40	83 681	589 499
2003	49	552 083	47	78 053	474 030
2004	51	392 405	48	41 762	350 643
2005	52	324 905	47	45 677	279 228
2006	51	381 250	50	61 536	319 714
2007	49	511 805	49	161 878	349 927
2008	52	670 185	51	170 482	499 703
2009	54	485 923	54	74 219	411 704
2010	57	517 625	57	74 150	443 475
2011	44	662 170	50	92 493	569 677
2012	53	906 334	57	133 402	772 932
2013	55	928 170	60	142 636	785 534
2014	53	1 049 393	58	152 807	896 586
2015	51	1 329 565	60	123 495	1 206 070
2016	51	1 297 707	60	105 027	1 192 680
2017	59	1 283 654	66	78 950	1 204 704
2018	62	1 309 997	66	61 560	1 248 438
2019	66	1 608 827	70	82 552	1 526 274

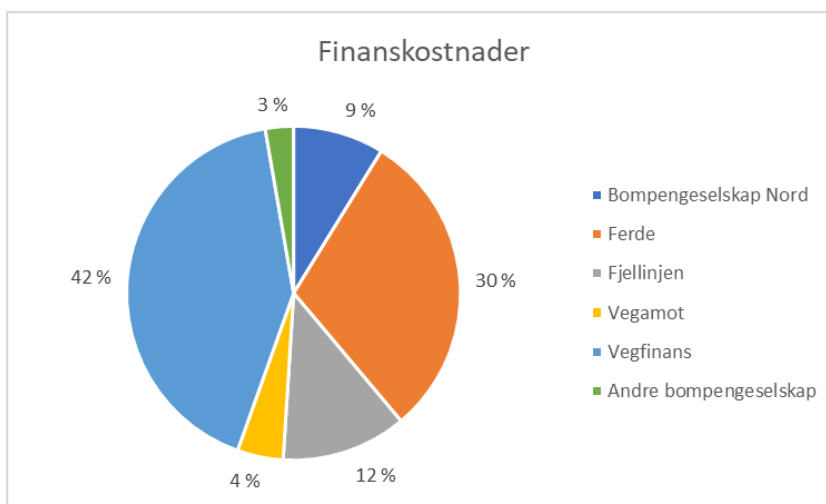
Tabell 29 - Utvikling i finanskostnader og –inntekter for perioden 2002-2019, oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2019).

Figur 14 viser fordelingen av totalsummen av alle lån per 31.12.2019 tilknyttet bompengeprojektene, mellom de regionale bompengeselskapene og selskapene som står utenfor

de regionale selskapene. Figur 15 viser fordelingen av de totale finanskostnadene (fratrasket finansinntekter).



Figur 14 – Fordeling av totalsummen av bompengeselskapenes lån per 31.12.2019 mellom de regionale selskapene og selskaper som står utenfor. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2019).



Figur 15 – Fordeling av netto finanskostnader mellom bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2019).

3.5.2 Rentevilkår

Rentene på lånene til de ulike bompengeprojektene varierer, og årsaker til dette er blant annet at lån ble tatt opp og rentesikringer inngått på ulike tidspunkt, om det er fast eller flytende rente, om det er stilt fylkeskommunale eller kommunale garantier, eller om det er satt krav til lånerenten i stortingsproposisjonene.

Rentevilkår per 31.12.2019 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 38, hvor det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til projektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte projektene fordeler sin låneportefølje på flere lån, er oppgitt rente vektet ut fra størrelsen på de enkelte lånene tilknyttet projektet.

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapene per 31.12.2019 var 2,27 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de projektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 2,79 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike prosjektene, var gjennomsnittlig lånerente 2,40 prosent, og 2,92 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2013-2019 er gitt i Tabell 30 og Tabell 31.

År	Vektet effektiv lånerente				
	< 2 %	2 – 3 %	3 – 4 %	4 – 5 %	≥ 5 %
2013	6	32	3	6	5
2014	17	24	0	6	4
2015	45	4	1	5	1
2016	40	9	1	4	2
2017	52	3	2	1	1
2018	50	10	2	1	1
2019	14	44	1	2	0

Tabell 30 - Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013-2019).

År	Effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer)				
	< 2 %	2 – 3 %	3 – 4 %	4 – 5 %	≥ 5 %
2013	1	17	15	11	7
2014	5	13	11	10	9
2015	20	8	11	12	5
2016	20	6	13	11	5
2017	24	12	12	3	7
2018	28	12	13	8	3
2019	10	30	11	8	2

Tabell 31 - Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013-2019).

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2013-2019 er oppgitt i Tabell 32. Man ser her at de beregnede gjennomsnittlige lånerentene er noe høyere enn i 2018.

År	Gjennomsnittlig effektiv lånerente per 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente per 31.12	Gjennomsnittlig effektiv lånerente per 31.12, inkl. sikringer	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente per 31.12, inkl. sikringer
2013	2,86 %	2,77 %	3,66 %	3,62 %
2014	2,63 %	2,57 %	3,66 %	3,60 %
2015	2,08 %	2,02 %	3,12 %	3,21 %
2016	2,16 %	2,13 %	3,10 %	3,18 %
2017	1,73 %	1,71 %	2,74 %	2,85 %
2018	1,91 %	1,93 %	2,67 %	2,86 %
2019	2,27 %	2,40 %	2,79 %	2,92 %

Tabell 32 - Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013-2019. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013-2019).

For enkelte av bompengeprojektene med høyest lånerente var det betingelser i de respektive stortingsproposisjonene som satte krav til at selskapet skulle inngå en bindende avtale om lånerenten for innkrevingsperioden. Bindingene ble gjort på et tidspunkt med høyere lånerente enn i dag.

3.5.3 Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter

Bompengeselskapene hadde totalt 3,27 milliarder kroner i bankinnskudd eller andre finansielle plasseringer per 31.12.2019. Dette er en reduksjon på om lag 0,2 milliarder kroner sammenlignet med 2018. Det meste av innskuddene er tilknyttet bompengepakker med pågående bygging av

vegprosjekter og dermed løpende rekvireringer fra oppdragsgiver, i tillegg til vegprosjekter som fortsatt er under bygging og har enda ikke startet innkreving.

Tabell 33 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2002–2019.

År	Antall prosjekter/selskap	Sum innskudd per 31.12 (1 000 kr)
2002	40	688 635
2003	47	1 319 312
2004	48	1 492 451
2005	47	1 405 827
2006	50	1 891 558
2007	49	2 208 547
2008	51	2 299 684
2009	54	1 624 865
2010	57	2 398 153
2011	44	3 311 965
2012	52	3 721 703
2013	54	5 285 766
2014	49	5 494 892
2015	53	5 066 621
2016	58	5 613 370
2017	64	5 105 265
2018	67	3 432 224
2019	71	3 270 381

Tabell 33 - Utvikling i innskudd, oppgitt i løpende 1 000-kroner. Inkluderer også andre finansielle investeringer/plasseringer. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002–2010, oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2011–2019).

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 1,77 prosent per 31.12.2019, mens renten var 1,12 prosent ett år tidligere. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 1,79 prosent, mens denne var 1,20 prosent ved utgangen av 2017. Tabell 34 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2013–2019. Tabell 35 viser en oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2013–2019.

År	Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente per 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv innskuddsrente per 31.12
2013	2,22 %	2,51 %
2014	1,95 %	2,24 %
2015	1,26 %	1,54 %
2016	1,12 %	1,36 %
2017	0,97 %	0,99 %
2018	1,12 %	1,20 %
2019	1,77 %	1,79 %

Tabell 34 - Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013-2019. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2019).

År	Innskuddsrente			
	< 1 %	1 – 2 %	2 – 3 %	≥ 3 %
2013	3	11	39	4
2014	4	21	26	0
2015	20	28	11	0
2016	23	33	5	0
2017	46	14	0	1
2018	15	49	1	0
2019	5	48	17	0

Tabell 35 - Oversikt over antall bompengeprosjekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2019).

Bompengeselskapenes finansinntekter for perioden 2002-2019 er oppgitt i Tabell 29.

3.6 Status på innkrevingsstid

I 2019 ble bompengeinnkrevingen avsluttet for fv 544 Halsnøysambandet, fv 17 Tverlandet – Godøystraumen, Listerpakken og Namdalsprosjektet. En kort beskrivelse av innkrevingsperiodene for disse prosjektene:

- Fv 544 Halsnøysambandet: Halsnøysambandet i Kvinnherad kommune er en undersjøisk tunnel fra Sunde på fastlandet til Halsnøy, og finansieringen av prosjektet ble behandlet i St.prp. nr. 84 (2002-2003) og Innst. S. 27 (2003-2004). Bompenginnkrevingen startet 1. mars 2004 med forskudds- og parallellinnkrevning i ferjesambandet Skjersholmane – Ranavik – Sunde. Halsnøytunnelen åpnet for ordinær trafikk 8. mars 2008, og samtidig startet etterskuddsinnkrevningen, som var forutsatt å vare i 15 år. Prosjektet avsluttet innkrevning av bompenger 5. september 2019 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevningen, jf. Prop. 114 S (2018-2019) og Innst. 391 S (2018-2019).
- Fv 17 Tverlandet – Godøystraumen: Bompenginnkrevingen startet 24. oktober 2009 og finansierte den nye traséen mellom Tverlandet og Godøystraumen. Innkrevingsperioden var forutsatt å vare i 15 år, jf. St. prp. Nr. 61 (2006-2007) og Innst. S. nr. 244 (2006-2007). Bompenginnkrevingen ble avsluttet 2. september 2019 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevningen, jf. Prop. 114 S (2018-2019) og Innst. 391 S (2018-2019).
- Listerpakken: Bompenginnkrevingen startet 15. januar 2003 og finansierte Listerpakken inkl. E39 Lyngdal – Flekkefjord, jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002) og Innst. S. nr. 227 (2001-2002). E39 Lyngdal - Flekkefjord ble gjennomført som et OPS¹⁸-prøveprosjekt. Innkrevingsperioden var opprinnelig forutsatt å vare i 15 år. I St.prp. nr. 1 (2008-2009) og Budsjett-innst. S. nr. 1 (2008-2009) sluttet Stortinget seg til en revidert finansieringsplan for å fullføre Listerpakken som opprinnelig forutsatt. Innkrevingsperioden ble forlenget med fire år til om lag 19 år og innkrevning i en ny bomstasjon startet i tillegg til de to eksisterende stasjonene. Bompenginnkrevingen ble avsluttet 27. august 2019 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevningen, jf. Prop. 114 S (2018-2019) og Innst. 391 S (2018-2019).
- Namdalsprosjektet: Bompenginnkrevingen startet 6. januar 2003 og finansierte prosjekter langs rv 769 i Namsos sentrum, bl.a. ny bru over Namsen, tunnel forbi Vika og utbedring av Namdalsvegen. Innkrevingsperioden var opprinnelig forutsatt å vare i 14 år, jf. St.prp. nr. 81

¹⁸ Offentlig privat samarbeid

(2000-2001) og Innst. S. nr. 297 (2000-2001). Nye kostnadsoverslag ble gjort etter oppstart av bompengeinnkrevingen og innkrevsperioden ble forlenget med 5 år, jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004) og Innst. S. nr. 222 (2003-2004). De fire bomstasjonene tilhørende prosjektet dannet en bomring rundt Namsos sentrum, og i 2010 ble bomstasjonene automatisert. Det var opprinnelig innkreving av bompenger mandag til fredag mellom kl. 06:00 og 18:00. 1. september 2017 ble dette endret til innkreving hele døgnet, alle dager. Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet etter 16 år den 31. mars 2019.

Tabell 39 viser nedbetalingstidspunkt som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet nedbetalingstidspunkt i henhold til prosjektenes status i 2020.

Noen bompengeprosjekter er per i dag i en situasjon hvor det vurderes om det er behov for å gjøre tiltak for å klare å innfri sine forpliktelser innenfor den tidsrammen som er gitt i stortingsproposisjonene. For andre prosjekter har det vært betydelige endringer i anslagene for nedbetalingstidspunkt sammenlignet med tidligere anslag. En kort status for disse bompengeprosjektene:

- E6 Ringebru - Otta (strekningen Frya - Sjøa): Inntektene for E6 Ringebru - Otta har vært lavere enn forventet, og hovedårsaken til dette er lavere trafikk enn forutsatt og at en høyere andel trafikk enn beregnet har flyttet over til sideveg hvor det er lavere takst. Selv med utvidet innkreving i fem år som bompengeproposisjonen åpner for, vil gjelden ikke være nedbetalt innenfor innkrevingstiden. Restgjelden etter endt innkrevingstid må dekkes av garantist.
- Rv 7/rv 13 Hardangerbrua: Prosjektet rv 7/rv 13 Hardangerbrua er i en særstilling. Trafikken og inntektene har vært mye lavere enn forventet. Selv med utvidet innkreving i fem år som bompengeproposisjonen åpner for, vil gjelden ikke være nedbetalt innenfor innkrevingstiden. Det ble i 2019 innført betaling for nullutslippskjøretøy. Det har ikke vært politisk vilje til å prisjustere eller øke takstene og bompengeselskapet er da låst med hensyn til virkemidler for å øke inntektene til prosjektet. Når innkrevingstiden for prosjektet er over må fylkeskommunen som garantist ta over den resterende gjelden for prosjektet.
- E6 Trondheim – Stjørdal: Prosjektet har hatt lavere inntekter enn forventet, men stortingsproposisjonen gir selskapet flere virkemidler til å øke inntektene. I første omgang kan dette gjøres ved å øke takstene slik at de samsvarer med forventet gjennomsnittstakst og eventuelt innføre betaling for nullutslippskjøretøy, noe selskapet allerede har foreslått for garantist. De virkemidlene stortingsproposisjonen gir selskapet til å styre prosjektets inntekter er avhengig av tilslutning fra fylkeskommunen som garantist. Eventuell restgjeld etter endt innkrevingstid må dekkes av garantist.
- Fv 47 T-forbindelsen: Bompengeselskapets lån til fv 47 T-forbindelsen vil være nedbetalt i løpet av 2022. Dette er 6 år tidligere enn det som ble forespeilet i St. prp. nr. 70 (2007-2008), der det ble lagt opp til 15 års nedbetalingstid, dvs. i 2028. Ved stortingsbehandlingen ble det lagt til grunn at Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune gikk inn med et garantibeløp på inntil 150 mill. 2007-kr fordelt med 90 mill. kr på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kr på Karmøy kommune. Garantibeløpet skulle stilles til disposisjon avslutningsvis ved gjennomføringen av prosjektet dersom behovet tilsa dette, dvs. om utbyggingskostnaden overskred fastsatt styringsramme for prosjektet. I tråd med forslag fra Vegdirektoratet ble det lagt til grunn at garantiene skulle behandles som et tilskudd som blir gjort om til et forskudd ved eventuell kostnadsreduksjon og/eller økt inntjening.

Utbyggingskostnadene for prosjektet ble høyere enn det som lå til grunn. Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune utbetalte derfor hele det ovennevnte garantibeløpet til utbyggingen av T-forbindelsen i 2012 og 2013.

Bompengeinnkrevingen utvides for tilbakebetaling av garantiutbetalingen på til sammen 186,8 mill. kr, fordelt med 75,3 mill. kr på Karmøy kommune og 111,5 mill. kr på Rogaland fylkeskommune. Garantibeløpet tilbakebetales gradvis med innkrevde bompenge etter at bompengelånet er nedbetalt i løpet av 2022. Grensen for tilbakebetaling settes til 15 års innkreving, dvs. i 2028.

- Kvammapakken: Det er en viss fare for at prosjektet vil avsluttes noe senere enn innen 2030 som ligger til grunn for prosjektet. Usikkerhet relatert til utvikling i trafikk og inntekter, samt at forventet avslutning ligger langt frem i tid, gjør at dette vil kunne endre seg frem mot 2030. Kvammapakken har mulighet til å øke inntektene ved å heve takstene opp til forventet gjennomsnittstakst, noe som også er planlagt.

Øvrige bompengeprosjekter vil, ifølge prognoser angitt i 2020, avslutte bompengeinnkrevingen i henhold til nedbetalingstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se Tabell 39.

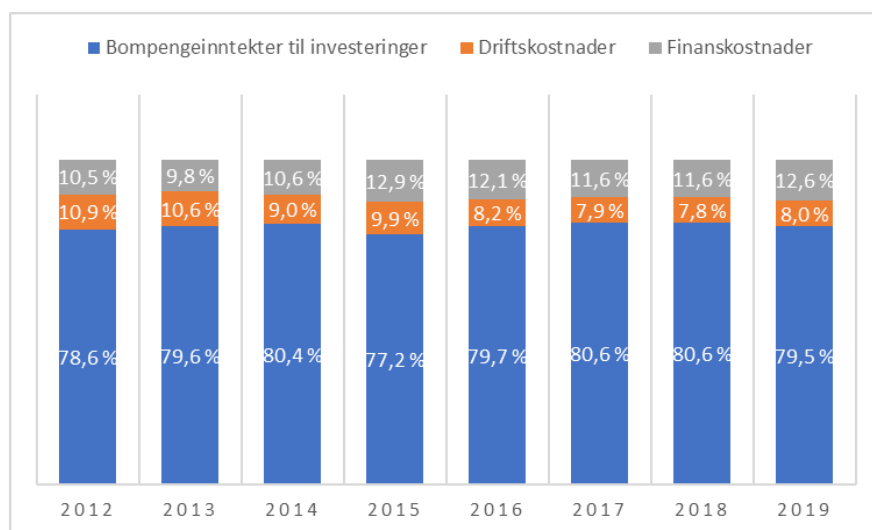
Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprosjektene er beskrevet i kapittel 1.2.3. Bompengeselskapet har ansvaret for å følge opp økonomien i de enkelte prosjektene og har ansvaret for å vurdere underveis i innkrevingsperioden om gjennomsnittstaksten for prosjektet er slik at nedbetaling av et eventuelt lån kan gjennomføres innen fastsatt tidsramme. 2019 er det første året det har vært mulig å bruke gjennomsnittstaksten som et hjelpemiddel ved gjennomgangen av prosjektene. Det er fremdeles flere prosjekter som av ulike årsaker ikke har sammenlignbare gjennomsnittstakster. Dette kan være at det ikke er vedtatt en fastsatt gjennomsnittstakst for prosjektet eller f.eks., at prosjektet har nettopp startet innkreving. Med tiden vil det være mulig å bruke dette hjelpemiddelet i større og bedre grad enn i dag.

3.7 Lokal drivstoffavgift

Det eneste prosjektet med innkreving av lokal drivstoffavgift er Tromsøpakke 3. Denne ordningen er forlenget frem til 31. juli 2022 for å delfinansiere Tromsøpakke 3, trinn 1, jf. Prop. 114 S (2018-2019), Innst. 391 S (2018-2019). I 2019 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til formålet for prosjektet 34,9 millioner kroner.

4 Oppsummering av resultatene

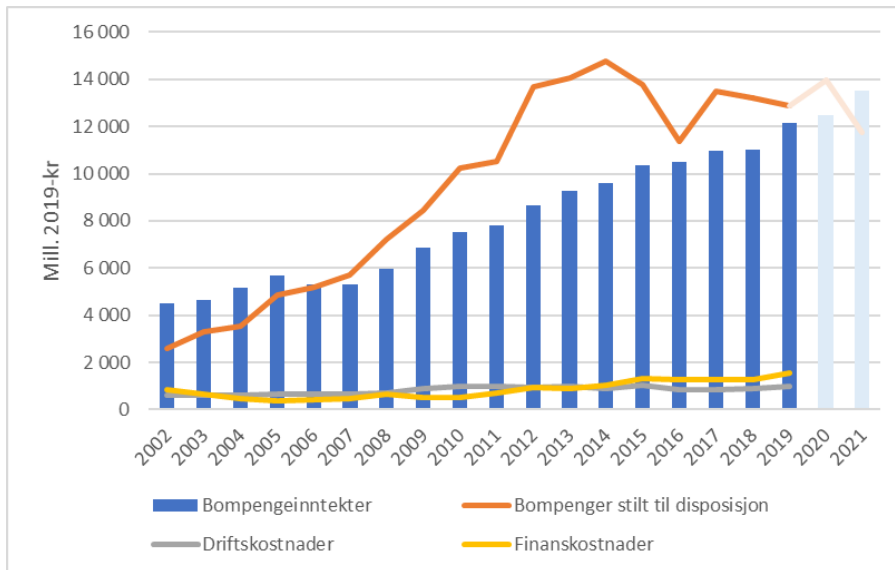
I 2019 gikk 8,0 prosent av bompengainntektene, inkludert tilskudd for reduserte takster utenfor byområder, til driftskostnader og 12,6 prosent til finanskostnader¹⁹. Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving i 2019. Enkelte bompengeprojekter som enda ikke hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og -inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium. De resterende 79,5 prosent gikk til investeringer. Andre driftsinntekter vil komme i tillegg. Se Figur 16 for en sammenligning med tilsvarende fordeling i perioden 2012-2018.



Figur 16 – Oversikt over andel av bompengainntektene som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2012-2019. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2019).

Siden 2008 har det vært en årlig økning i bompengainntektene og bompengeselskapenes samlede lån, og denne trenden fortsetter også i 2019. Finanskostnadene har økt jevnlig siden 2009, men har vært stabil i perioden 2015-2018, før de igjen har hatt en større økning i 2019. Driftskostnadene har variert noe fra år til år de siste ti årene, og er omtrent på samme nivå i årene 2016-2018. Disse kostnadene har også hatt en større økning i 2019, som har en sammenheng med store endringer i enkelte bompengeprojekter, i tillegg til at bompengereformen har ført til ekstra kostnader for bompengeselskapene i overgangsfasen til ny organisering av bompengesektoren. Figur 17 viser utviklingen av bompengainntekter (inkludert tilskudd for reduserte takster utenfor byområdene fra og med 2019), bompenger stilt til disposisjon for riksveg og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2019. Siden 2007 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompengainntektene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengainnkrevningen. Det har vært en liten reduksjon i disse midlene fra 2018 til 2019. Prognosen viser en økning i 2020, jf. Prop. 1 S (2020-2021). Samtidig viser prognosene for bompengainntekter at disse vil øke i 2020 og 2021.

¹⁹ Netto finanskostnader



Figur 17 – Utvikling i bompengeinntekter (inkludert tilskudd for reduserte takster utenfor byområdene fra og med 2019), bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2019, oppgitt i millioner 2019-kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S (2020-2021)).

5 Vedlegg

5.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 36 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2019, fylker prosjektene tilhører (før fylkessammenslåingene 1.1.2020), opplysninger om prosjektet er en bypakke, riks- eller fylkesvegprosjekt og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompenginnkreving
Askøypakken	Hordaland	F	4	0
Bypakke Bergen	Hordaland	B	29	0
Bypakke Bodø	Nordland	B	7	0
Bypakke Grenland	Telemark	B	13	0
Bypakke Nedre Glomma	Østfold	B	6	0
Bypakke Nord-Jæren	Rogaland	B	38	0
Bømlopakken	Hordaland	F	1	1
E134 Stordalstunnelen	Hordaland	R	1	0
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	Møre og Romsdal	R	4	0
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	Oppland	R	3	0
E16 Kongsvinger - Slomarka	Akershus/Hedmark	R	3	0
E18 Gulli - Langangen	Vestfold	R	7	0
E18 Langangen - Dørdal	Telemark	R	1	0
E18 Tvedestrand - Arendal	Aust-Agder	R	2	0
E39 Rogfast	Rogaland	R	0	1
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Østfold	R	2	0
E6 Gardermoen - Kolomoen	Akershus/Hedmark	R	6	0
E6 Hålogalandsbrua	Nordland	R	2	0
E6 Kolomoen - Moelv	Hedmark	R	1	0
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Nordland	R	3	0
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Nordland	R	3	0
E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjoa)	Oppland	R	6	0
E6 Trondheim - Stjørdal	Trøndelag	R	3	0
E6 Øyer - Tretten	Oppland	R	2	0
E6/E18 Østfoldpakka	Østfold	R	10	0
Fosenpakken	Trøndelag	F	1	2
Fv 107 Jondalstunnelen	Hordaland	F	1	0
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Østfold	F	2	0
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	Nordland	F	1	0
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	Oppland	F	2	0
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	Oppland	F	1	0
Fv 34 Grime - Vesleelva	Oppland	F	1	0
Fv 45 Gjesdal	Rogaland	F	1	0
Fv 47 T-forbindelsen	Rogaland	F	1	0

Bompengeprosjekt	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	Hordaland	F	0	1
Fv 519 Finnfast	Rogaland	F	1	0
Fv 544 Halsnøysambandet	Hordaland	F	1	0
Fv 546 Austevollsbrua	Hordaland	F	0	2
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	Møre og Romsdal	F	1	0
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Trøndelag	F	2	0
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Nordland	F	3	0
Fv 858 Ryaforbindelsen	Troms	F	1	0
Førdepakken	Sogn og Fjordane	B	5	0
Haugalandspakken	Rogaland	B	13	0
Kvammapakken	Hordaland	F	2	0
Listerpakken	Vest-Agder	R	3	0
Miljøpakke Trondheim	Trøndelag	B	23	0
Namdalsprosjektet	Trøndelag	B	4	0
Nordhordlandspakken	Hordaland	F	4	0
Oslopakke 3	Oslo/Akershus	B	83	0
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Telemark	R	1	0
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	Oppland	R	2	0
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Buskerud	R	1	0
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Hordaland	R	1	0
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	Nordland	R	1	0
Rv 80 Røvika - Strømsnes	Nordland	R	1	0
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Vest-Agder	B	5	0
Vegpakke Harstad	Troms	B	7	0
Vossapakke	Hordaland	R	2	0
Totalt antall bomstasjoner og ferjestrekninger			335	7

5.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 37 – Bompengeprosjekter som var vedtatt per november 2020, men som enda ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2019, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger for de ulike prosjektene.

Bompengeprojekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Merknad
E134 Damåsen - Saggrenda	3	Prop. 49 S (2014-2015), Innst. 168 S (2014-2015)	Startet innkreving 6.7.2020
E16 Bjørum - Skaret	4	Prop. 46 S (2016-2017), Innst. 215 S (2016-2017)	
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	6	Prop. 72 S (2017-2018), Innst. 299 S (2017-2018)	
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	9	Prop. 135 S (2016-2017), Innst. 469 S (2016-2017)	
E39 Sveгатjørn - Rådal	3	Prop 134 S (2013-2014), Innst. 37 S (2014-2015)	
E6 Moelv - Øyer	4	Prop. 119 S (2018-2019), Innst. 412 S (2018-2019)	
E6 Ranheim - Åsen	4	Prop. 81 S (2017-2018), Innst. 298 S (2017-2018)	
E6 Ulsberg - Melhus	8	Prop. 82 S (2018-2019), Innst. 309 S (2018-2019)	
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1	Prop. 124 S (2016-2017), Innst. 410 S (2016-2017)	Startet innkreving 25.9.2020
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	3	Prop. 56 S (2016-2017), Innst. 226 S (2016-2017)	Startet innkreving 22.6.2020
Fv 311 Presterødbakken	1	Prop. 103 S (2017-2018), Innst. 50 S (2018-2019)	Startet innkreving 5.11.2020
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	1	Prop. 171 S (2016-2017), Innst. 35 S (2017-2018)	Startet innkreving 12.10.2020
Fv 659 Nordøyvegen	1	Prop. 140 S (2016-2017), Innst. 468 S (2016-2017)	
Rv 13 Ryfast	3	Prop. 109 S (2011-2012), Innst. 363 S (2011-2012)	
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	2	Prop. 45 S (2016-2017), Innst. 216 S (2016-2017)	Startet innkreving 3.8.2020 i bomstasjonen på ny veg. Innkreving i bomstasjon på gammel rv 3/rv 25 starter 1.1.2021
Rv 36 Bø - Seljord	1	Prop. 113 S (2017-2018), Innst. 47 S (2018-2019)	
Rv 555 Sotrasambandet	2	Prop. 41 S (2017-2018), Innst. 270 S (2017-2018)	
E18 Lysaker - Ramstadsletta	7	Prop. 38 S (2019-2020), Innst. 393 S (2019-2020)	

5.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 38 - Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser per 31.12.2019 for alle bompengeprosjekter. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2019).

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje per 31.12.2019 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2019	Sikringsgrad per 31.12.2019	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2019
Askøypakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Bergen	Ferde	5 475	2,19 %	27 %	2,21 %
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	1 538	2,14 %	41 %	2,14 %
Bypakke Grenland	Vegfinans	40	2,36 %	0 %	2,36 %
Bypakke Nedre Glomma	Vegfinans	485	2,00 %	0 %	2,00 %
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	400	1,85 %	0 %	1,85 %
Bømlopakken	Ferde	456	2,47 %	14 %	2,71 %
E134 Damåsen - Saggrenda	Vegfinans	2 674	2,18 %	43 %	2,01 %
E134 Stordalstunnelen	Ferde	105	2,10 %	0 %	2,10 %
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	Eksporthvegen	546	0,94 %	75 %	4,55 %
E16 Bjørnum - Skaret	Vegfinans	150	2,00 %	0 %	2,00 %
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	Vegfinans	422	1,99 %	0 %	1,99 %
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	Vegfinans	473	2,56 %	60 %	2,81 %
E16 Kongsvinger - Slomarka	Vegfinans	875	2,40 %	51 %	3,29 %
E18 Gulli - Langangen	Vegfinans	6 369	2,54 %	74 %	3,52 %
E18 Langangen - Dørdal	Vegfinans	1 280	2,50 %	90 %	2,28 %
E18 Tvedestrand - Arendal	Ferde	2 100	2,20 %	36 %	2,24 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Ferde	250	2,18 %	0 %	2,18 %
E39 Rogfast	Ferde	400	2,14 %	100 %	2,24 %
E39 Svegatjørn - Rådal	Ferde	3 128	2,11 %	29 %	2,10 %
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Svinesundsforbindelsen	104	1,63 %	0 %	1,63 %
E6 Gardermoen - Kolomoen	Vegfinans	3 624	2,59 %	66 %	3,61 %
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	1 060	2,43 %	62 %	3,58 %
E6 Kolomoen - Moelv ²⁰	Vegfinans	1 958	2,55 %	123 %	2,56 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	489	2,23 %	59 %	2,23 %
E6 Moelv - Øyer	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	540	2,17 %	0 %	2,17 %
E6 Ranheim - Åsen	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Ringebru - Otta (strekningen Frya - Sjøa)	Vegfinans	2 967	2,61 %	47 %	3,34 %
E6 Trondheim - Stjørdal	Vegamot	1 050	3,25 %	48 %	3,84 %
E6 Ulsberg - Melhus	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Vindåslie - Korporalsbrua	Vegamot	700	1,75 %	77 %	1,89 %
E6 Øyer - Tretten	Vegfinans	253	2,40 %	79 %	4,02 %

²⁰ Sikringsgraden må sees i sammenheng med sikringsgraden for alle prosjektene underlagt Vegfinans E6 Gardermoen - Moelv AS.

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje per 31.12.2019 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2019	Sikringsgrad per 31.12.2019	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2019
E6/E18 Østfoldpakka	Vegfinans	750	2,05 %	0 %	2,05 %
Fosenpakken ²¹	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 107 Jondalstunnelen	Ferde	40	1,63 %	63 %	2,50 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	442	4,19 %	70 %	4,19 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	Vegamot	580	1,83 %	77 %	1,84 %
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	Vegfinans	89	2,63 %	45 %	3,32 %
Fv 311 Presterødbakken	Vegfinans	121	1,92 %	0 %	1,93 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	Vegfinans	125	2,04 %	0 %	2,04 %
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	Vegfinans	188	2,55 %	37 %	3,07 %
Fv 34 Grime - Vesleelva	Vegfinans	75	2,40 %	67 %	3,41 %
Fv 45 Gjesdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 47 T-forbindelsen	Ferde	65	1,89 %	0 %	1,89 %
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	Ferde	10	2,40 %	0 %	2,40 %
Fv 519 Finnfast	Ferde	246	2,52 %	0 %	2,52 %
Fv 544 Halsnøysambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 546 Austevollsbrua	Ferde	76	2,40 %	59 %	4,05 %
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	Atlanterhavstunnelen	202	1,69 %	114 %	4,63 %
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	136	2,02 %	0 %	2,02 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Vegamot	585	2,07 %	85 %	2,27 %
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeselskap Nord	600	2,34 %	84 %	5,41 %
Fv 858 Ryaforbindingen	Ryaforbindingen	97	2,36 %	100 %	6,30 %
Førdepakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Haugalandspakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Kvammapakken	Ferde	275	1,85 %	0 %	2,10 %
Listerpakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Namdalsprosjektet	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordhordlandspakken	Ferde	350	2,00 %	0 %	1,90 %
Oslopakke 3	Fjellinjen	4 500	2,95 %	90 %	4,14 %
Rv 13 Ryfast	Ferde	6 500	2,44 %	39 %	2,84 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	232	1,77 %	0 %	1,77 %
Rv 36 Bø - Seljord	Vegfinans	50	2,10 %	0 %	2,10 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Vegfinans	269	2,31 %	63 %	2,17 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	Vegfinans	1 525	2,61 %	46 %	3,35 %

²¹ Et lån på om lag 500 mill. kr er tilknyttet Fosenpakken. Dette lånet ble overtatt av Vegamot fra Trøndelag fylkeskommune i 2020.

Bompengeprosjekt	Bompengeelskap	Sum låneportefølje per 31.12.2019 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2019	Sikringsgrad per 31.12.2019	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2019
Rv 555 Sotrasambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Vegfinans	468	2,37 %	85 %	4,36 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	1 330	2,31 %	47 %	3,29 %
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	Bompengeelskap Nord	70	2,08 %	0 %	2,08 %
Rv 80 Røvika - Strømsnes	Bompengeelskap Nord	156	4,12 %	80 %	4,86 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	Bompengeelskap Nord	710	2,06 %	83 %	2,29 %
Vossapakke	Ferde	420	2,13 %	0 %	1,93 %

5.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 39 - Alle bompengeprojekter vedtatt per november 2020, anslag på forventet nedbetalingsår når bompengeneinnkrevningen kan avslutte, og forutsatt nedbetalingsår som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet nedbetalingsår er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompengeneinnkreving ved slutten av 2019. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeprojektene for 2019, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Askøypakken	2028	2028
Bypakke Bergen	2037	2037
Bypakke Bodø	2030	2030
Bypakke Grenland	2025/2026	2026
Bypakke Nedre Glomma	2023	2023
Bypakke Nord-Jæren	2033	2033
Bømløpakken	2028	2028
E134 Damåsen – Saggrenda	-	2034
E134 Stordalstunnelen	2023	2029
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	2030	2030
E16 Bjørnum – Skaret	-	2038
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	-	2036
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	2035	2035
E16 Kongsvinger – Slomarka	2030	2030
E18 Gulli – Langangen	2029/2032/2035/2038	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen – Dørdal	2034	2039
E18 Lysaker – Ramstadsletta	-	2045
E18 Tvedestrand - Arendal	2034	2034
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	-	2044
E39 Rogfast	-	2045
E39 Svegatjørn - Rådal	-	2040
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	2021	2025
E6 Gardermoen - Kolomoen	2022/2024/2028	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2035	2035
E6 Kolomoen - Moelv	2035	2035
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	2033	2033
E6 Moelv - Øyer	-	2040
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	2032	2032
E6 Ranheim - Åsen	-	2039
E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjoa)	2037	2031
E6 Trondheim - Stjørdal	2024	2024
E6 Ulsberg - Melhus	-	2046
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	-	2035
E6 Øyer - Tretten	2024	2027
E6/E18 Østfoldpakka	2021	2021/2029/2031
Fosenpakken	2024	2026
Fv 107 Jondalstunnelen	2020	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2026	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	-	2034

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	2019	2024
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	2024	2024
Fv 311 Presterødbakken	-	2024
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	-	2035
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	2020	2031
Fv 34 Grime - Vesleelva	2028	2028
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 47 T-forbindelsen	2028	2028
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	2020	2025
Fv 519 Finnfast	2023	2029
Fv 544 Halsnøysambandet	2019	2023
Fv 546 Austevollsbrua	2020	2021
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	2020	2027
Fv 659 Nordøyvegen	-	2043
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	2031	2033
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	2033	2033
Fv 858 Ryaforbindelsen	2026	2030
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken	2023	2023
Kvammapakken	2030	2030
Listerpakken	2019	2021
Miljøpakke Trondheim	2029	2029
Namdalsprosjektet	2019	2022
Nordhordlandspakken	2031	2031
Oslopakke 3	2036	2036
Rv 13 Ryfast	-	2039
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	-	2040
Rv 36 Bø - Seljord	-	2037
Rv 36 Slåttekås - Årnes	2031	2033
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	2032	2032
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	2025	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2037	2028
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	2020	2020
Rv 80 Røvika - Strømsnes	2020	2026
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen ²²	2020	2020
Vegpakke Harstad	2031	2031
Vossapakke	2025	2025

²² Bompengeinnkrevningen er vedtatt forlenget ut 2020. Det vil bli en midlertidig stans i bompengeinnkrevningen fra 1.1.2021 mens det arbeides med fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

5.5 Vedlegg 5 – Garantioversikt

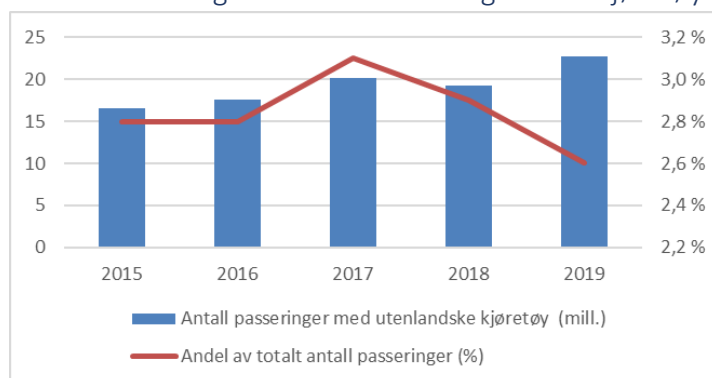
Tabell 40 – Oversikt over garantier for bompengeselskapenes lån per bompengeprojekt, inkludert garantibeløp og garantist. Garantibeløpet er det maksimale lånebeløpet prosjektet kan ta opp. Det gis i de fleste tilfeller en ekstra garanti på 10 prosent av garantibeløpet for å dekke eventuelle påløpte renter og omkostninger. Dette kalles maksimalt garantibeløp. Prisenivå er spesifisert for garantibeløp i enkelte prosjekters stortingsproposisjoner. Det vises til stortingsproposisjonene for prosjektene for detaljer. (Kilder: Årsregnskap og rapportering fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de enkelte bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
Askøypakken	1 230	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bergen	6 100	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bodø	1 870	Nordland fylkeskommune (50 %), Bodø kommune (50 %)
Bypakke Grenland	800	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Bypakke Nedre Glomma, fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	1 000	Viken fylkeskommune
Bypakke Nord-Jæren	7 000	Rogaland fylkeskommune
Bømlopakken	600	Vestland fylkeskommune
E134 Damåsen - Saggrenda	2 800	Viken fylkeskommune
E134 Stordalstunnelen	160	Vestland fylkeskommune
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	545	Møre og Romsdal fylkeskommune
E16 Bjørum - Skaret	3 335	Viken fylkeskommune
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	2 140	Viken fylkeskommune
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	900	Innlandet fylkeskommune
E16 Kongsvinger - Slomarka	1 800	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E18 Gulli - Langangen	6 700	Vestfold og Telemark fylkeskommune
E18 Langangen - Dørdal	5 700	Vestfold og Telemark fylkeskommune
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	Agder fylkeskommune
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	10 500	Agder fylkeskommune
E39 Rogfast	16 000	Rogaland fylkeskommune
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 770	Vestland fylkeskommune
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	-	-
E6 Gardermoen - Kolomoen, E6 Kolomoen - Moelv	13 700	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E6 Hålogalandsbrua	1 220	Nordland fylkeskommune (50 %), Narvik kommune (50 %)
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	760	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Moelv - Øyer	7 521	Innlandet fylkeskommune
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	640	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Ranheim - Åsen	8 500	Trøndelag fylkeskommune
E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjoa)	3 150	Innlandet fylkeskommune
E6 Trondheim - Stjørdal	2 200	Trøndelag fylkeskommune (62,5 %), Trondheim kommune (37,5 %)
E6 Ulsberg - Melhus	8 600	Trøndelag fylkeskommune
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	884	Trøndelag fylkeskommune
E6 Øyer - Tretten	280	Innlandet fylkeskommune

Bompengeprosjekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
E6/E18 Østfoldpakka	900	Viken fylkeskommune
Fosenpakken	843	Trøndelag fylkeskommune
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	901	Trøndelag fylkeskommune
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	90	Innlandet fylkeskommune
Fv 311 Presterødbakken	200	Tønsberg kommune
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden, fv 33 Skreifjella - Totenvika	400	Innlandet fylkeskommune
Fv 34 Grime - Vesleelva	80	Innlandet fylkeskommune
Fv 45 Gjesdal	0	
Fv 47 T-forbindelsen	210	Rogaland fylkeskommune
Fv 519 Finnfast	550	Rogaland fylkeskommune
Fv 659 Nordøyvegen	475	Møre og Romsdal fylkeskommune
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	974	Trøndelag fylkeskommune
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	662	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (43,1 %), Leirfjord kommune (6,9 %)
Fv 858 Ryaforbindingen	50	Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %), Balsfjord kommune (8 %), Tromsø kommune (42 %)
Førdepakken	600	Vestland fylkeskommune
Haugalandspakken	210	Rogaland fylkeskommune
Kvammapakken	370	Vestland fylkeskommune
Miljøpakke Trondheim	1 000	Trøndelag fylkeskommune (50 %), Trondheim kommune (50 %)
Nordhordlandspakken	750	Vestland fylkeskommune
Oslopakke 3	0	
Rv 13 Ryfast	7 767	Rogaland fylkeskommune (70 %), Stavanger kommune (30 %)
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	1 210	Innlandet fylkeskommune
Rv 36 Bø - Seljord	400	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Rv 36 Slåttekås - Årnes	400	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	1 650	Innlandet fylkeskommune
Rv 555 Sotrasambandet	3 000	Vestland fylkeskommune
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	550	Viken fylkeskommune
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	Vestland fylkeskommune
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	200	Agder fylkeskommune
Vegpakke Harstad	745	Troms og Finnmark fylkeskommune (53 %), Harstad kommune (47 %)
Vossapakke	610	Vestland fylkeskommune

5.6 Vedlegg 6 – Utenlandsregistrerte kjøretøy og bruk av brikke

5.6.1 Passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy



Figur 18 - Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy og andel av totalt antall passeringer i perioden 2015-2019. (Kilder: EPC, CS Norge og AutoPASS formidlingssentral).

5.6.2 Avtalepasseringer

	Antall passeringer (mill.)	Andel av alle avtalepasseringer
AutoPASS brukt i bompengeselskapets bomstasjoner	481	62 %
AutoPASS brukt utenfor bompengeselskapets egne bomstasjoner (fremmedpasseringer)	288	37 %
Utenlandsk utsteder (EasyGO)	5	1 %
Sum avtalepasseringer	774	100 %

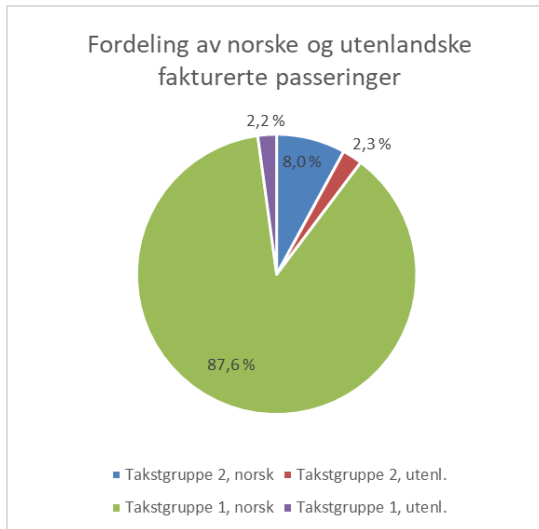
Tabell 41 - Avtalepasseringer i 2019 fordelt på norske og utenlandske brikkeutstedere. (Kilder: CS Norge og AutoPASS formidlingssentral).

5.6.3 Fakturerbare passeringer

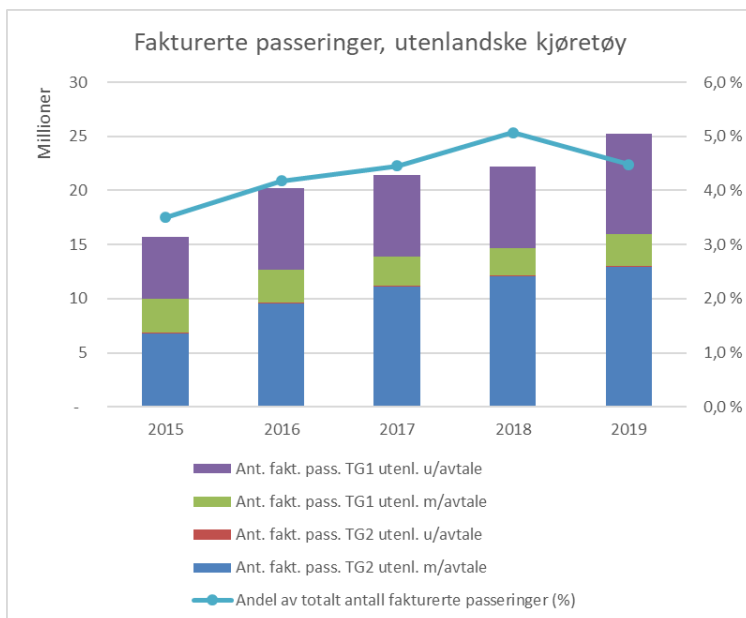
	Antall passeringer (mill.)	Andel av alle passeringer
Alle registrerte passeringer	876	100 %
Minus ikke identifiserbare (lesbare) passeringer (avskrevne passeringer)	18	2 %
= Passeringer til oppfølging	858	98 %
Minus passeringer fritatt for betaling av bompenger	291	33 %
= Passeringer som skal faktureres	567	65 %
Minus ikke tilgang til betalingsansvarliges adresse el. L.	4	0,5 %
= Passeringer som forsøkes innkrevd (av bompengeselskap, brikkeutsteder eller EPC)	563	64 %

Tabell 42 - Andel fakturerbare passeringer av alle passeringer i 2019. Gjelder kun bompengeanlegg som bruker AutoPASS-systemet. (Kilder: CS Norge og EPC)

5.6.4 Fakturerte passeringer



Figur 19 – Fordeling av fakturerte passeringer for norske og utenlandsregistrerte kjøretøy, spesifisert for takstgruppe 1 og 2. (Kilder: CS Norge og EPC).

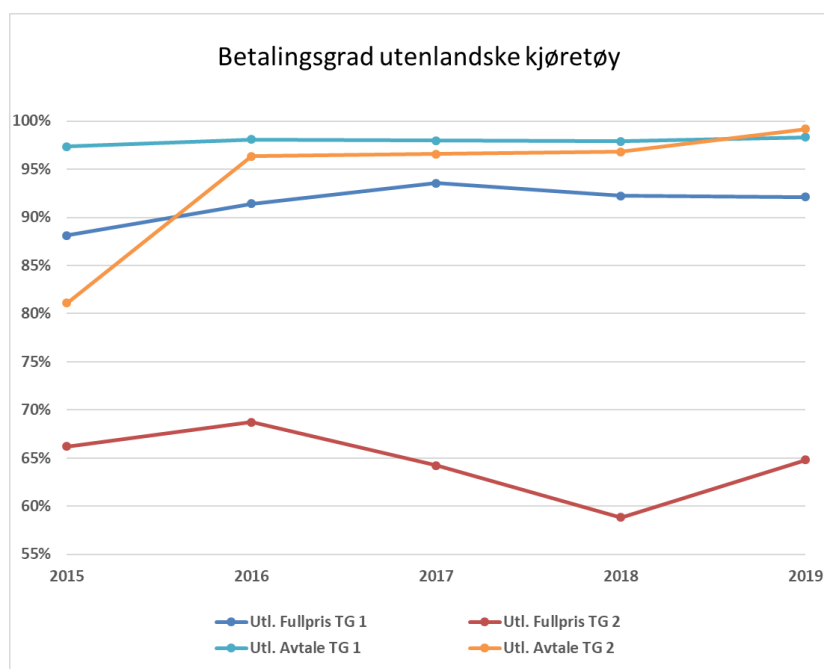


Figur 20 - Fakturert passeringer for utenlandske kjøretøy, fordelt på takstgruppe 1 og 2 og kjøretøy med og uten avtale, i perioden 2015-2019. Utviklingen av andelen passeringer med utenlandske kjøretøy av totalt antall fakturerte passeringer er også oppgitt. (Kilder: CS Norge og EPC).

5.6.5 Betaling av faktura for passeringer

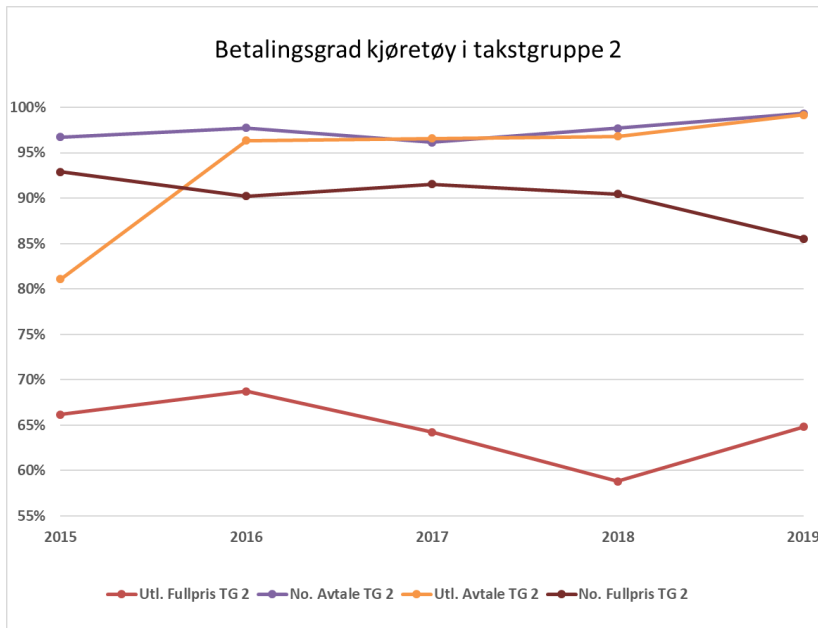
	2015		2016		2017		2018		2019	
	Mill. kr	% Bet	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%
TG 2, norsk, med brikkeavtale	1 161	97 %	1 213	98 %	1 379	96 %	1 412	98 %	1 606	99 %
TG 2, utenl., med brikkeavtale	363	81 %	419	96 %	539	97 %	598	97 %	621	99 %
TG 2, norsk, uten brikkeavtale	53	93 %	48	90 %	35	92 %	37	90 %	51	86 %
TG 2, utenl., uten brikkeavtale	6	66 %	5	69 %	4	64 %	4	59 %	4	65 %
SUM takstgruppe 2 (TG 2)	1 583	93 %	1 685	97 %	1 956	96 %	2 050	97 %	2 282	99 %
TG 1, norsk, med brikkeavtale	5 625	100 %	6 008	100 %	6 408	100 %	6 192	100 %	7 460	99 %
TG 1, utenl., med brikkeavtale	61	97 %	59	98 %	57	98 %	57	98 %	59	98 %
TG 1, norsk, uten brikkeavtale	1 404	93 %	1 554	93 %	1 534	93 %	1 487	92 %	1 590	89 %
TG 1, utenl., uten brikkeavtale	126	88 %	163	91 %	170	94 %	180	92 %	214	92 %
SUM takstgruppe 1 (TG 1)	7 217	98 %	7 784	98 %	8 169	98 %	7 916	98 %	9 323	98 %
SUM alle biler (TG 1 + TG 2)	8 800	97 %	9 469	98 %	10 125	98 %	9 966	98 %	11 605	98 %

Tabell 43 - Beløp fakturert i perioden 2015-2019 og betalingsgrad, spesifisert for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2), for både norske og utenlandske kjøretøy²³. (Kilder: CS Norge og EPC)

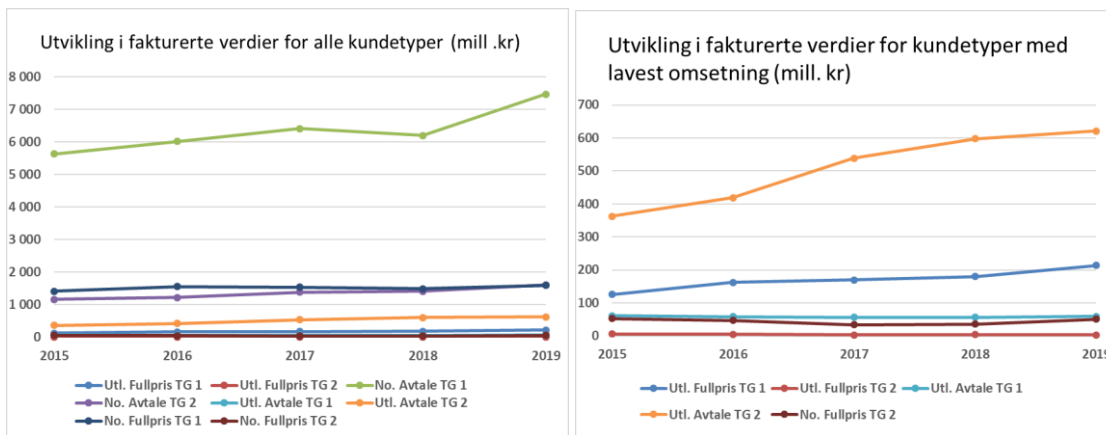


Figur 21 – Betalingsgrad for utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2) i perioden 2015-2019, for passeringer med og uten avtale. Fullpris betegner passeringer uten avtale. (Kilder: CS Norge og EPC).

²³ I 2015, ved innføring av ordningen med obligatorisk brikke, sank betalingsgraden for brikkeavtaler for både norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2. Den sank mest for de utenlandske. Det var innkjøringsproblemer hos bompengeselskapene og utenlandske kunder før de utenlandske med brikkeavtale for kjøretøy i takstgruppe 2 fikk etablert gode betalingsrutiner. I 2015 ble volumet for fakturerte beløp til denne gruppen mer enn doblet og mange av de nye brukerne forsto ikke bompengesystemet i Norge. Det ble gjort fortløpende endringer for å løse utfordringene, og effekten ble mest synlig fra 2016. I 2016 var betalingsgraden tilbake på nivået i 2014 for både norske og utenlandske biler i takstgruppe 2 med brikkeavtale.



Figur 22 – Betalingsgrad for norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2 i perioden 2015-2019. (Kilder: CS Norge og EPC).



Figur 23 - Utvikling av fakturerte beløp for norske og utenlandske kjøretøy (figuren til høyre viser mange av de samme verdier som figuren til venstre, men i en mindre skala), for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2). (Kilder: CS Norge og EPC).



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf:
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen