



Bompengeinnkreving i 2021



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Rammebetingelser og beskrivelse av endringer	3
1.1.1	Begrepsforklaringer	3
1.1.2	Bompengereformen	4
1.1.3	Takst- og rabattsystemet.....	5
1.1.4	Avvikling av innkreving av tilleggsavgift	7
1.1.5	Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojekt.....	7
1.1.6	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	8
1.1.7	Garantier.....	9
2	Bompengeinnkrevingen i 2021 – resultater og analyser.....	10
2.1	Bompengeprojekter og bomstasjoner.....	10
2.1.1	Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget	10
2.1.2	Antall bompengeprojekter.....	11
2.1.3	Antall bomstasjoner	14
2.2	Trafikk.....	16
2.2.1	Antall passeringer.....	16
2.2.2	Passeringer med brukeravtale.....	20
2.2.3	Passeringer som ikke belastes bompenger	21
2.2.4	Nullutslippskjøretøy	22
2.2.5	Betalingsgrad	24
2.3	Bompengeinntekter	24
2.4	Driftskostnader.....	29
2.4.1	Driftskostnader pr. passering	32
2.4.2	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter	35
2.5	Låne- og innskuddsforvaltning	36
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader.....	37
2.5.2	Rentevilkår.....	39
2.5.3	Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter.....	41
2.6	Status på innkrevingstid	42
2.6.1	Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien.....	45
2.7	Lokal drivstoffavgift.....	46
3	Oppsummering av resultatene.....	47
4	Vedlegg.....	49
4.1	Vedlegg 1 – Bompengeprojekter og bomstasjoner	49

4.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprojekter	51
4.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld	52
4.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene	55
4.5	Vedlegg 5 – Garantioversikt	57
4.6	Vedlegg 6 – Nullutslippsskjøretøy.....	59

Beskrivelse av bilde på forsiden: "Bomstua". Ligger ved "Sølvveien" som var landets første offentlig bygde kjøreveg som gikk fra Kongsberg til Hokksund og senere til Oslo. Oppført for innkreving av bompenger og kontroll av reisende til og fra Kongsberg i 1721.

1 Innledning

Denne rapporten beskriver resultatene fra bompengeselskapenes drift i 2021. 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 som ikke belastes bompenger og nullutslippskjøretøy er omtalt spesielt. Det er også 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 for enkelte år innhentet fra sentralsystemet for bompengeselskapene (CS Norge), ferjedatabanken og AutoPASS formidlingsentral.

1.1 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 bompengereordninger 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.

1.1.1 Begrepsforklaringer

De viktigste begrepene brukt i rapporten er beskrevet nedenfor. I tillegg er flere begreper tilknyttet takst- og rabattsystemet beskrevet i kapittel 1.1.3.

AutoPASS: System for elektronisk innkreving av bompenger på det offentlige vegnettet og for innkreving av ferjebillett på enkelte offentlige ferjesamband² i Norge.

(Bompeng)rikke: Elektronisk brikke som kan brukes til å registrere kjøretøy ved passering av et innkrevingspunkt.

(Bompeng)pakke: Et bompengeprojekt som finansierer en «pakke» av flere delprosjekter.

Bompengeprojekt: Et bompengeprojekt kan være et enkeltprosjekt som finansierer kun ett prosjekt som f.eks. en vegstrekning, eller det kan være en bompengepakke som finansierer flere delprosjekter. Har en eller flere bomstasjoner eller bompengeinnkreving på ferje.

Bomstasjon: Et automatisk innkrevingspunkt på offentlig veg som ved passering utløser krav om betaling av bompenger. En bomstasjon kan registrere kjøretøy i begge kjøreretninger, og kan dekke ett eller flere kjørefelt. Ferje som inngår i det offentlige vegsystemet kan benyttes som innkrevingspunkt. Et bompengeprojekt består av en eller flere bomstasjoner eller ferjestrekninger.

Brukeravtale: Avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder betaling i AutoPASS samvirke, som er det tekniske og organisatoriske nettverket for elektronisk betaling av bompenger på det offentlige vegnettet og ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge. En AutoPASS-utsteder er et selskap eller annen juridisk person som etter godkjenning etter utstederforskriften inngår avtaler

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

² En oversikt over alle ferjesamband som benytter AutoPASS-brikken som betalingsløsning finnes på <https://autopassferje.no/>.

med operatørene og brukerne for å tilby tjenester for betaling av bomplasseringer og ferjetransport gjennom AutoPASS samvirke.

Gjennomsnittstakst: Inntekt pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2.

Nullutslippskjøretøy: Elbiler og hydrogenbiler.

Oppdragsgiver: Aktøren som er ansvarlig for en utbygging. Dette kan være en fylkeskommune, Nye Veier AS eller Statens vegvesen.

Passeringstakst: En ordning med maksimalt antall passeringer pr. kjøretøy som det skal betales for pr. kalendermåned. Betingelser bruk av gyldig brukeravtale og elektronisk brikke.

Timesregel: Innebærer at det belastes kun for én passering pr. kjøretøy innenfor en periode på inntil en time. Timesregelen gjelder i hovedsak for bomringer. I særskilte tilfeller kan andre tidsbegrensede perioder enn en time legges til grunn. Betingelser bruk av gyldig brukeravtale og elektronisk brikke.

1.1.2 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 ble overtatt av de regionale bompengeselskapene og alle nye bompengeprosjekter vil også bli lagt til disse. Det var frem til bompengereformen vanlig at et bompengeselskap administrerte og finansierte ett enkelt bompengeprojekt. Antall bompengeselskap var derfor tidligere tilnærmet likt antall bompengeprojekter. I tabeller i denne rapporten er begrepet «prosjekter» oppgitt, likevel om det før bompengereformen var vanlig å telle antall bompengeselskap. Fra og med 2017 har antall bompengeprojekter blitt lagt til grunn i stedet for antall bompengeselskap i disse tabellene.

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

- Bompengeselskap Nord AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 10. oktober 2018. Omfatter bompengeprojekter i Nordland og Troms og Finnmark, og eies av disse fylkeskommunene.
- Ferde AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 24. november 2017. Omfatter bompengeprojekter i Agder, Rogaland og Vestland, og eies av disse fylkeskommunene.
- Fjellinjen AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 15. august 2017. Omfatter Oslopakke 3, og eies av Oslo kommune og Viken fylkeskommune.
- Vegamot AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 18. august 2017. Omfatter bompengeprojekter i Trøndelag og Møre og Romsdal, og eies av disse fylkeskommunene.
- Vegfinans AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 17. november 2017. Omfatter bompengeprojekter i 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 bompengeinntekter mot retten til å innkreve bompenge

- Sikre forsvarlig låne- og bompengeforvaltning
- Anskaffe, implementere, drifte og eie innkrevingsutstyret

De regionale bompengeselskapene har et nokså ulikt utgangspunkt når det gjelder antall bompengeprojekter 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 2.

Overtakelse av de tidligere bompengeselskapene pågikk i perioden 2017-2020, og ved slutten av 2021 stod kun ett selskap utenfor de regionale bompengeselskapene. Dette var Svinesundsforbindelsen AS. Selskapet avsluttet innkrevingen for E6 Den nye Svinesundsforbindelsen 15. mars 2021, og var i virksomhet inntil alt sluttoppgjør var på plass.

Som en del av bompengereformen har de regionale bompengeselskapene fått overført flere oppgaver som Statens vegvesen tidligere hadde ansvaret for. Dette kommer i tillegg til de oppgavene de gamle bompengeselskapene hadde. Dette betyr at oppgaveporteføljen for dagens bompengeselskap er betydelig større enn tidligere.

Eksempler på nye oppgaver som er pålagt de regionale bompengeselskapene i forbindelse med bompengereformen:

- Anskaffe, implementere, drifte og eie innkrevingsutstyret. Eksisterende vegkantutstyr er overført til bompengeselskapene fra Statens vegvesen.
- Innkreving fra utenlandsregistrerte kjøretøy (uten brukeravtale).
- Andre driftsoppgaver som Statens vegvesen tidligere utførte.
- Ved behov, be om tilslutning fra garantist og kommuner ved søknad om takstvedtak og justeringer av takster.
- Mer arbeidskrevende rapportering ved den årlige oppfølgingen av bompengeprojektene. Arbeid som Statens vegvesens regioner tidligere gjorde i forbindelse med oppfølging av prosjektene er blitt lagt til bompengeselskapene.
- Publikumstjeneste/kundehenvendelser som tidligere ble håndtert av Statens vegvesen er overført til bompengeselskapene.

Disse oppgavene, med flere, har gradvis blitt overført til selskapene i en overgangsperiode. Idriftsettelse av ny systemløsning ble gjort i mai 2021, og i løpet av perioden desember 2020 til januar 2022 ble utskillelse av utsteder³ for alle de regionale selskapene gjennomført. Ved utskillelse av utsteder har oppgavene til de integrerte utstederne i bompengeselskapene falt bort.

1.1.3 Takst- og rabattsystemet

Det har vært flere endringer av bompengeprojektene takst- og rabattsystem som har hatt konsekvenser for årsresultatene. Over en periode på flere år inkluderer dette 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.

1.1.3.1 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

³ For nærmere beskrivelse av utstedervirksomheten, se <https://www.autopass.no/no/bompengibransjen/utstederomrade/> og Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften).

vekt i kjøretøygruppe M1⁴, forutsatt at disse har gyldig brukeravtale og brikke. 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.

1.1.3.2 Ny takst- og rabattstruktur for bompengeprosjekter

En ny takst- og rabattstruktur for bompengeprosjekter 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 bompengeinnkreving, ved standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. Dette innebærer at den generelle rabattsatsen for passeringer med gyldig brukeravtale og brikke 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 avviklet, og det samme er ordningen med tilleggsavtaler for å oppnå lokal rabatt.

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

1.1.3.3 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

Takstgruppe 2

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

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

I prosjekt med miljødifferensierte takster er det åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere innenfor kategorien nullutslippskjøretøy. I Oslopakke 3 var det fra 1.1.2021 rabatt på 100 prosent for alle elektriske varebiler i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale.

Det er innført miljødifferensierte takster i Bypakke Bergen (1.6.2018), Oslopakke 3 (1.10.2017) og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (1.9.2021). På grunn av begrensninger i rapporteringen i

⁴ Kjøretøygruppe M1 omfatter biler for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet, og inkluderer de fleste bobiler og enkelte andre større personbiler.

systemløsning som ble brukt til og med april 2021, rapporteres det ikke for miljøtakstklasser i perioden 2017-2021. Det oppgis derfor kun trafikk tall fordelt på takstgruppe 1 og 2.

1.1.3.4 Innføring av betaling for nullutslippskjøretøy

I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 87 S (2017-2018) og Innst. 380 S (2017-2018), ble tidligere fritak for elbiler og hydrogenkjøretøy omgjort til en rabatt for nullutslippskjøretøy. Rabatten kan settes mellom 50 og 100 prosent i forhold til takstgruppeprisen etter brikkerabatt. Innføring av rabatter lavere enn 100 prosent, dvs. betaling for nullutslippskjøretøy, forutsetter lokalpolitisk tilslutning.

1.1.3.5 Endringer i takstretninglinjene – bortfall av fritaksordninger

Fra 27.03.2019 opphørte ordningen med fritak for kjøretøy ved arbeid på veg, kjøretøy i begravelsesfølge 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 fritak for disse kjøretøyene ut perioden det er gitt fritak for.

Kjøretøy i begravelsesfølge: 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 av gjennomført reise, opphørte 27.03.2019.

1.1.4 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). 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 følger et nytt fakturaløp. Dette innebærer at dersom faktura ikke blir betalt, vil det bli sendt ut en purring med inkassovarsel, inkludert et gebyr etter gjeldende satser, og kravet vil deretter bli sendt til inkasso hvis ikke dette blir betalt.

De siste årene før innkreving av tilleggsavgift ble avviklet, var de de totale inntektene fra tilleggsavgifter på om lag 200 millioner kroner årlig. Disse inntektene har falt bort, og er blitt erstattet med inntekter fra purregebyr som følger med inkassovarslet. 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 medvirker til 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 som det er skyldig eller at det har gått et bestemt antall måneder. Det er derfor ført inntekter fra tilleggsavgifter også etter 2017.

1.1.5 Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprosjekt

Begrepet gjennomsnittstakst ble innført ved stortingsbehandlingen av Prop. 1 S (2016-2017). Gjennomsnittstakst er et tiltak for å redusere usikkerhet for bompengeselskapets inndekning. Med

gjennomsnittstakst menes gjennomsnittlig inntekter pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper og takstklasser. Denne benyttes som utgangspunkt for takstendring. Grunntakstene kan derfor justeres underveis i bompengerperioden, slik at gjennomsnittstaksten pr. passering blir som forutsatt.

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

Sammenligning av den fastsatte gjennomsnittstaksten med den reelle gjennomsnittstaksten vil over tid være en av flere indikatorer som Vegdirektoratet bruker 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 nødvendig å se dette i sammenheng med annen informasjon fra bompengeselskapet, som innenfor hvilken tidsramme prosjektet er forventet nedbetalt.

1.1.6 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 byområdene, jf. Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017), og som fra og med statsbudsjettet for 2019 er ført på kap. 1320, post 73. Målet med ordningen er å redusere bompengebelastningen for bilistene med minst 10 prosent. Tilskuddet var også ment å motivere bompengeselskapene til 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 gi sin tilslutning til at gjennomsnittstaksten i prosjektet reduseres med minimum 10 prosent.

I 2021 ble det i tillegg til tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene bevilget ekstraordinære tilskudd til nedbetaling av gjenstående forpliktelsener for flere prosjekter. E134 Stordalstunnelen og E136 Tresfjordbrua ble avviklet tidligere enn forutsatt som følge av økte bevilgninger i statsbudsjettet 2021, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) *Endring av Prop. 1 S (2020-2021) Statsbudsjettet 2021 (saldering)* og Innst. 13 S (2020-2021). I tillegg ble innkreving i bomstasjonen på fylkesveg avsluttet i prosjektet E6 Øyer - Tretten. Ytterligere seks prosjekter ble avviklet tidligere enn forutsatt som følge av økte bevilgninger ved Stortingets behandling av Prop. 195 S (2020-2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020-2021). Dette var fv 311 Presterødbakken, fv 47 T-forbindelsen, fv 34 Grime - Vesleelva, fv 519 Finnfast, fv 255 Jørstad - Segalstad bru og E6/E18 Østfoldpakka. Det vises for øvrig til Prop. 1 S (2021-2022) for en komplett oversikt over tilskudd for nedbetaling av resterende lån og avvikling av innkreving, reduksjon av takster og stans i innkreving i bomstasjon på sideveg.

1.1.7 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 § 14-19. Formell godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken. En oversikt over garantier for alle bompengeprosjekter er oppgitt i kapittel 4.5.

2 Bompengereinnkrevningen i 2021 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengereinnkrevningen i 2021, i tillegg til historiske resultater, for utviklingen av antall bompengeprojekter og bomstasjoner, passeringer i bomstasjonene, bompengereinntekter, 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.

Trafikken i bomstasjonene i 2020 og 2021 var preget av tiltakene som ble innført fra 12. mars 2020 som følge av koronasituasjonen. Dette førte til redusert antall passeringer og dermed reduserte passeringsinntekter for bompengeselskapene, og konsekvensene av dette er derfor omtalt.

Fra 1. mai 2021 tok bompengeselskapene i bruk nye systemløsninger. De nye systemløsningene inkluderte også et nytt rapportsystem for trafikkdata fra bomstasjonene. Ettersom denne endringen skjedde midt i 2021, vil trafikkdata for dette året være en sum av tall fra det gamle og nye systemet. Disse systemene er ikke oppbygde på samme måte, og alle tall er derfor ikke direkte sammenlignbare. Det har også vært forsinkelser i utviklingen av det nye rapportsystemet. Konsekvensene av dette er at det er hovedresultatene for trafikk for 2021 som presenteres under, og resultatene er mindre detaljert enn hva har vært tilfelle i tidligere årsrapporter. Ettersom det ved utarbeidelse av rapporten fortsatt pågår arbeid med rapportsystemet, tar vi også forbehold om at det kan komme justeringer av trafikk tallene for 2021.

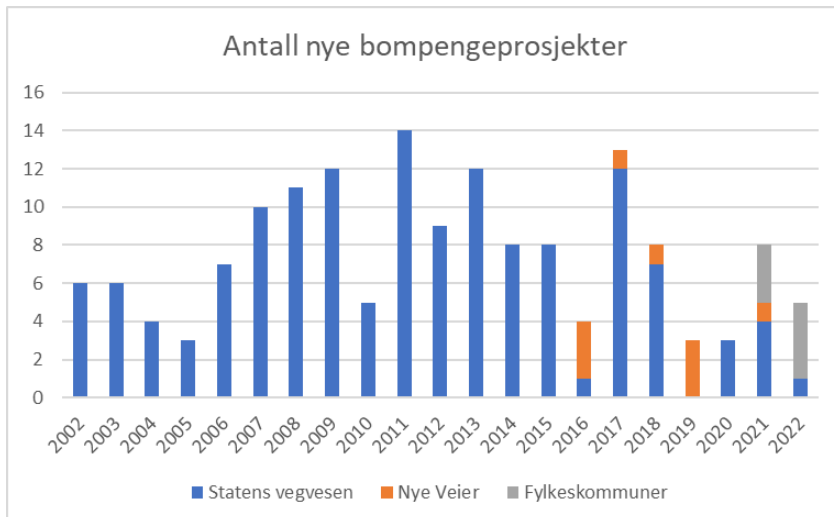
Ved overgangen til nye systemløsninger er det gjort en mindre endring av definisjon av antall passeringer i all trafikkstatistikk omtalt i denne rapporten. Fra og med mai 2021 inneholder alle trafikk tall kun passeringer som er identifisert og gitt en pris. Tidligere inneholdt trafikk tall også passeringer som ikke var mulig å identifisere, og som ble avskrevet.

2.1 Bompengeprojekter og bomstasjoner

2.1.1 Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget

Alle prosjekter på offentlig veg som forutsettes hel- eller delfinansiert med bompenger med hjemmel i veglovas § 27, må vedtas av Stortinget. Dette gjelder også bompengeprojekter som bare omfatter fylkesveger og/eller kommunale veger.

Fra opprettelsen av Nye Veier AS i 2015, har det eksistert flere oppdragsgivere for bompengeprojektene. Det var tidligere Statens vegvesen som hadde ansvar for utbyggingen. Fra og med 2020 har også fylkeskommunene hatt rolle som oppdragsgiver og ansvar for utbygging av sine vegprosjekter. Figur 1 viser antall nye bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget i perioden 2002 til november 2022. Fra 2015 er bompengeprojektene oppdragsgiver spesifisert, om det er Statens vegvesen, Nye Veier AS eller en fylkeskommune.



Figur 1 – Antall bompengeprosjekter vedtatt av Stortinget i perioden 2002-november 2022. Spesifisert pr. oppdragsgiver for bompengeprojektene.

2.1.2 Antall bompengeprosjekter

I 2021 var det bompengeinnkreving i 61 bompengeprosjekter.

I løpet av året ble innkrevingen avsluttet for prosjektene fv 311 Presterødbakken, fv 47 T-forbindelsen, fv 34 Grime - Vesleelva, fv 519 Finnfast, fv 255 Jørstad - Segalstad bru, E6/E18 Østfoldpakka, E6 Den Nye Svinesundsforbindelsen, E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen og E134 Stordalstunnelen. Det var en midlertidig stans i innkrevingen for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fra januar, frem til fase 2 startet innkreving i september. I prosjektet E6 Øyer - Tretten ble innkrevingen i bomstasjonen på fylkesveg avsluttet. Åtte av disse prosjektene fikk en tilleggsbevilgning for nedbetaling av gjenstående lån, jf. kapittel 1.1.6.

Innkreving startet for prosjektene rv 13 Ryfast, rv 36 Bø - Seljord og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2.

Tabell 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving hvert år for perioden 2012-2021, i tillegg til antall bompengeprosjekter som startet og avsluttet innkrevingen.

År	Antall bompengeprosjekter med innkreving	Antall bompengeprosjekter med oppstart av innkreving ⁵	Antall bompengeprosjekter med utvidelse av innkrevingen	Antall bompengeprosjekter med avslutning av innkrevingen
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
2020	66	6	3	7
2021	61	3	0	10

Tabell 1 - Antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 2012-2021, og antall bompengeprosjekter med oppstart, utvidelse (dvs. oppstart av flere bomstasjoner i prosjekter som allerede har innkreving eller oppstart av nye trinn av utbyggingen med innkreving i samme bomstasjoner som tidligere) og avslutning for disse årene.

De fleste bompengeprojektene utførte bompengennevning i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengennevning på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i tre prosjekter, og to av disse hadde innkreving både på ferje og i bomstasjoner på veg. I prosjekter med bompengennevning på ferje innkreves bompengene som et tillegg til den regulære ferjebilletten og betales til det regionale bompengeselskapet. I disse tilfellene benyttes ferjene som innkrevingspunkt, på samme måte som bomstasjoner på veg. En oversikt over hvilke bompengeprojekter som har bompengennevning på ferje finnes i Tabell 36. Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompengennevning på veg, brukte AutoPASS.

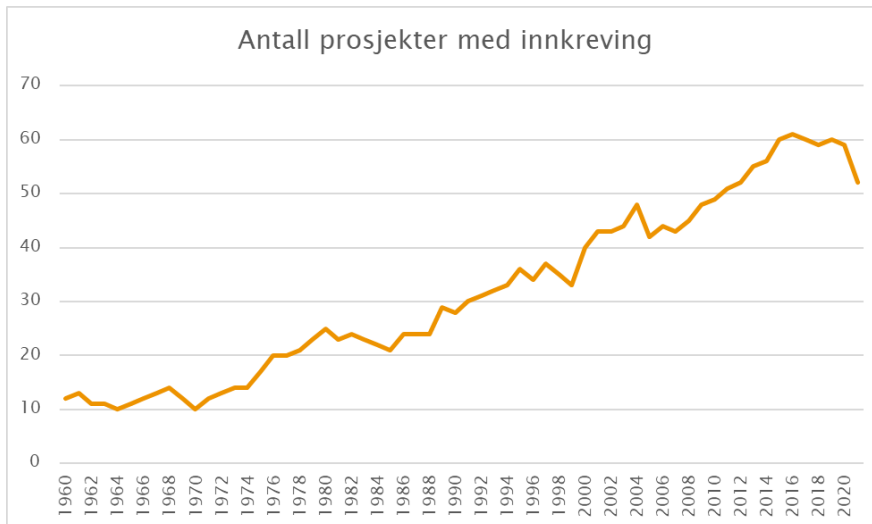
Ved utgangen av 2021 hadde 52 prosjekter innkreving etter at ni prosjekter ble avvirket i løpet av året. Det er da ikke tatt hensyn til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, der det var en midlertidig stans. Ved dette tidspunktet var totalt 68 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 16 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. I tillegg er prosjekter som er vedtatt i 2022 inkludert i samme tabell.

Tabell 36 gir en oversikt over alle bompengeprojekter som hadde innkreving i 2021, hvilket fylke og regionalt bompengeselskap de tilhørte, og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med bompengennevning for de ulike prosjektene.

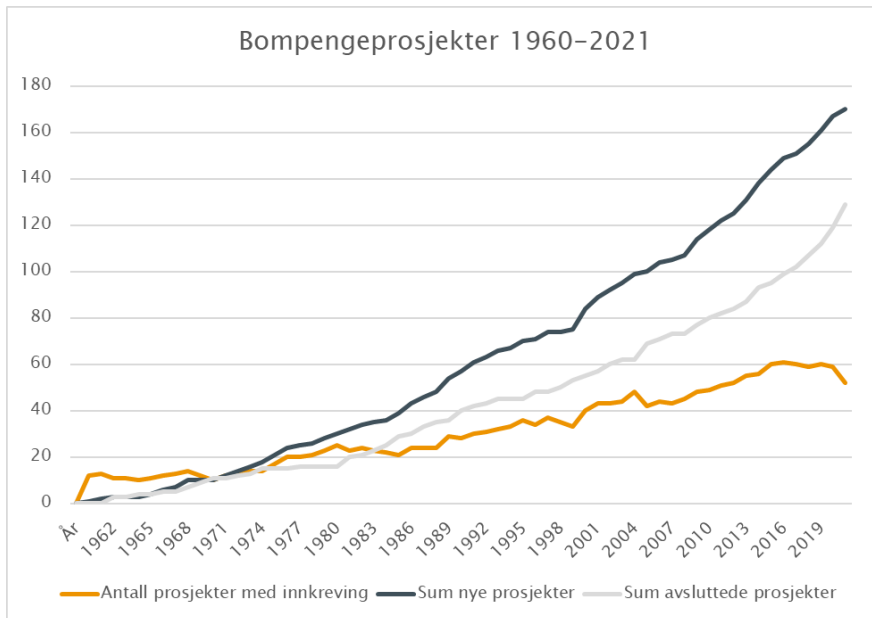
I tillegg var det innkreving av lokal drivstoffavgift for Tromsøpakke 3. Lokal drivstoffavgift er ikke inkludert i resultater og analyser i denne rapporten annet enn ved en egen beskrivelse i kapittel 2.7.

Figur 2 viser antall bompengeprojekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2021. Figur 3 viser antall bompengeprojekter med innkreving i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i samme tidsperiode.

⁵ I tillegg har det for enkelte år vært prosjekter som har gått over fra forhåndsinnkreving av bompenger på ferje til ordinær bompengennevning på veg etter at vegprosjektene har vært ferdigstilt.

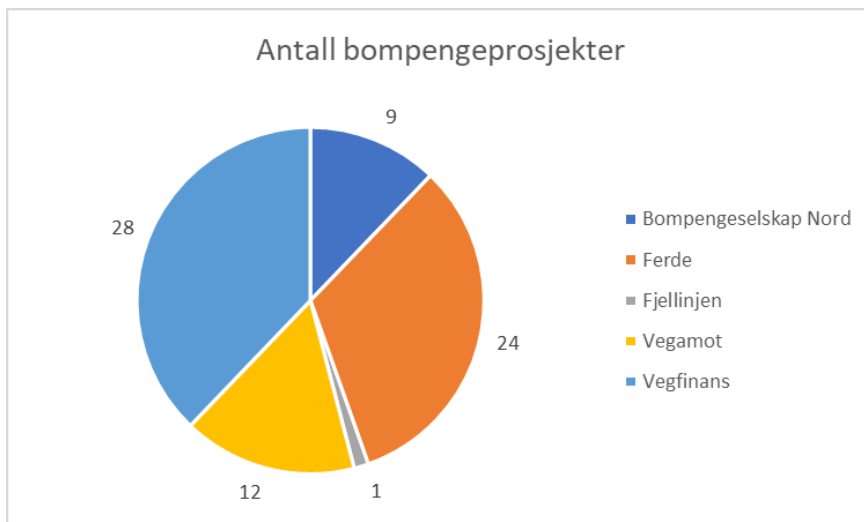


Figur 2 – Antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2021.



Figur 3 – Antall prosjekter med innkreving, i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i perioden 1960-2021.

Figur 4 viser hvordan antall bompengeprosjekter fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2021. Dette inkluderer prosjekter med innkreving ved utgangen av 2021, prosjekter som ble avsluttet i løpet av året og prosjekter som enda ikke hadde startet innkreving i 2021.



Figur 4 – Antall bompengeprosjekter i 2021 fordelt på de regionale bompengeselskapene.

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. Kun ett bompengeprojekt ligger under Fjellinjen (Oslopakke 3), men dette er det største prosjektet i landet målt i antall bomstasjoner, antall passeringer og passeringsinntekter. Vegamot og Bompengeselskap Nord har omtrent likt antall prosjekter i sine porteføljer, og for begge er rundt halvparten riksvegprosjekter. Begge har i tillegg både bypakker og fylkesvegprosjekter. Ferde og Vegfinans er de to selskapene som forvalter flest bompengeprosjekter. Vegfinans har flest riksvegprosjekter, mens for Ferde er prosjektene omtrent likt fordelt mellom riks- og fylkesvegprosjekter i tillegg til at de har flere bypakker. For en detaljert oversikt over hvilke bompengeprojekter som tilhører de ulike regionale bompengeselskapene og om de er definert som bypakker, riks- eller fylkesvegprosjekter, se Tabell 36, i tillegg til en beskrivelse i kapittel 2.2.1.

2.1.3 Antall bomstasjoner

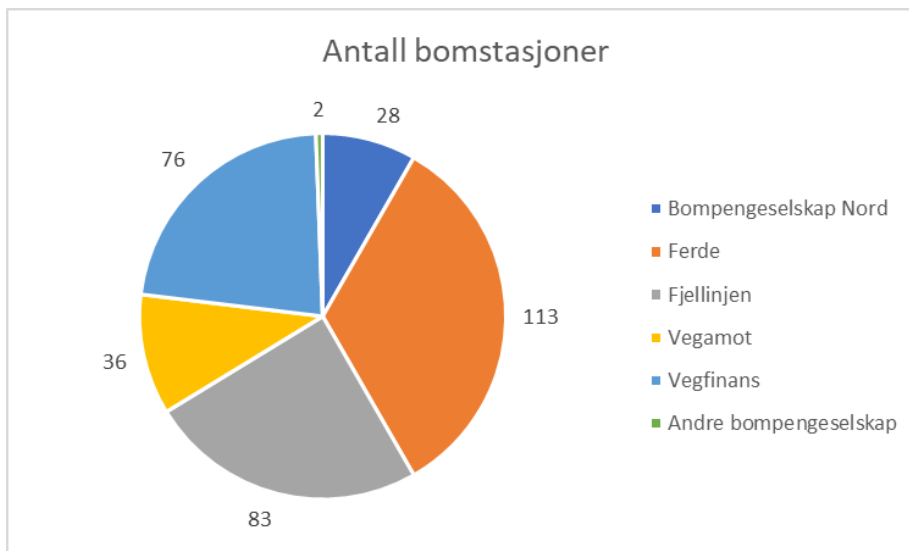
I løpet av 2021 var det innkreving i 338 bomstasjoner fordelt på om lag 740 innkrevingsfelt, og det var i tillegg bompenginnkreving på 4 ferjestrekninger. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004-2021, og oppgir antall bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Tabellen viser også antall ferjestrekninger der det var innkreving i perioden 2011-2021.

År	Antall bomstasjoner ⁶	Antall ferjestrekninger med bompengeneinnkreving
2004	140	–
2005	143	–
2006	115	–
2007	116	–
2008	135	–
2009	148	–
2010	157	–
2011	158	8
2012	164	9
2013	170	9
2014	197	9
2015	208	10
2016	240	10
2017	237	9
2018	251	7
2019	335	7
2020	342	7
2021	338	4

Tabell 2 - Antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving pr. år i perioden 2004-2021. Antall ferjestrekninger med bompengeneinnkreving er kun oppgitt for perioden 2011-2021.

Hvert bompengeprojekt 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 riksvegstreknings som blir utbygd etappevis. Der vil innkreving av bompenger på den enkelte strekning starte når etappen er ferdig bygd. Det tredje systemet er bomringer. 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 5 viser hvordan antall bomstasjoner fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2021.

⁶ 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 5 – Fordeling av antall bomstasjoner mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskapene som står utenfor de regionale selskapene. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene i 2021).

Hvilke typer prosjekter som de regionale bompengeselskapene forvalter gjenspeiles i fordelingen av bomstasjonene mellom selskapene, jf. Figur 5. Bypakker har i hovedsak flere bomstasjoner enn andre prosjekter på grunn av utforming av vegsystemene i byområdene. For bompengeprojekter som finansierer utbygging av en bestemt strekning, tunnel eller bru er det ofte tilstrekkelig med en eller noen få bomstasjoner.

2.2 Trafikk

2.2.1 Antall passeringer

I 2021 var det registrert 980 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeneinnkreving. Dette er en reduksjon på seks millioner passeringer sammenlignet med 2020. Det har vært få endringer i innkrevingssystemene til bompengeprojektene med mye trafikk, og prosjekter som har startet og avsluttet innkreving har samlet sett ikke hatt stor innvirkning på totalt antall passeringer i Norge.

Utbruddet av koronaviruset og nedstengning av samfunnet førte til at biltrafikken ble kraftig redusert i alle bompengeprojekter fra 12. mars 2020. Etter våren 2020 var det igjen en stigning i trafikken i perioder, og enkelte prosjekter var tilbake til normaltrafikk etter sommeren. Noen prosjekter var også påvirket av det midlertidige hytteforbudet, og enkelte ble påvirket av stengte grenser. Utover høsten 2020 varierte trafikken i takt med lokale tiltak for å begrense smittespredning, og det samme skjedde i hele 2021.

Likevel om også 2021 var preget av perioder med nedstengninger og utbredt bruk av hjemmekontor, var det en trafikkøkning i de fleste bompengeprojekter sammenlignet med 2020. Trafikken nærmet seg gradvis normalnivå som før mars 2020, og totalt sett i 2021 var det en reduksjon i antall passeringer sammenlignet med 2019 i omtrent halvparten av bompengeprojektene med sammenlignbare tall.

Tabell 3 viser endring i antall passeringer pr. måned sammenlignet med både 2019 og 2020. Kun prosjekter med sammenlignbare tall for alle tre årene er inkludert i denne beregningen, det vil si kun prosjekter som hadde innkreving hele året og som ikke hadde endringer i antall bomstasjoner. Med utgangspunkt i disse prosjektene var reduksjonen i antall passeringer på landsbasis fra 2019 til 2020 på 5,9 prosent. I 2021 økte trafikken med 1,9 prosent sammenlignet med 2020. En sammenligning

mellom 2021 og 2019 viser en reduksjon på 4,2 prosent. I denne beregningen er verken Oslopakke 3 eller Bypakke Bergen inkludert, begge prosjekter med stor trafikk, ettersom de hadde store endringer i sine innkrevningssystemer i 2019. Trafikken i de største byene ble sterkt påvirket av nedstengning og påbud om hjemmekontor.

Måned	Endring i antall passeringer fra 2019-2020	Endring i antall passeringer fra 2020-2021	Endring i antall passeringer fra 2019-2021
Januar	2,8 %	-18,1 %	-15,8 %
Februar	6,5 %	-13,5 %	-7,9 %
Mars	-22,5 %	17,5 %	-9,0 %
April	-26,1 %	22,3 %	-9,7 %
Mai	-14,2 %	2,0 %	-12,5 %
Juni	-2,9 %	-0,1 %	-3,0 %
Juli	5,4 %	0,0 %	5,4 %
August	-2,7 %	4,4 %	1,6 %
September	0,2 %	0,7 %	0,8 %
Oktober	-3,2 %	3,4 %	0,0 %
November	-9,4 %	10,0 %	-0,4 %
Desember	-3,9 %	2,5 %	-1,5 %

Tabell 3 - Endring i antall passeringer pr. måned sammenlignet med 2019 og 2020. Kun prosjekter med sammenlignbare tall for årene 2019, 2020 og 2021 er inkludert. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2019-2021)

Tabell 4 - Tabell 7 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving, for perioden 2014-2021. Se Tabell 36 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2021, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengeneinnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Passeringene i bomstasjonene var fordelt på 92,9 prosent i takstgruppe 1 og 7,1 prosent i takstgruppe 2, som er omtrent som fordelingen har vært de foregående årene. Hvis man ser bort fra prosjekter som startet eller avviklet sin innkreving i 2021, så har de fleste prosjektene en endring på mindre enn 0,5 prosentpoeng i fordelingen mellom takstgruppe 1 og 2 sammenlignet med 2020.

Andelen bompengepasseringer som ble gjort på ferjestrekninger med bompengeneinnkreving var på 0,3 prosent i 2021. Denne andelen har vært under én prosent i perioden 2014-2021.

År	Antall – takstgruppe 1	Antall – takstgruppe 2	Totalt antall passeringer	Andel – takstgruppe 1	Andel – takstgruppe 2
2014	475 971	34 501	510 472	93,2 %	6,8 %
2015	548 124	42 996	591 119	92,7 %	7,3 %
2016	592 913	45 316	638 229	92,9 %	7,1 %
2017	608 156	46 815	654 971	92,9 %	7,1 %
2018	609 132	47 354	656 486	92,8 %	7,2 %
2019	818 280	61 949	880 228	93,0 %	7,0 %
2020	914 899	71 215	986 114	92,8 %	7,2 %
2021	910 371	69 902	980 273	92,9 %	7,1 %

Tabell 4 - Antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2, for passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2021).

År	Antall – bomstasjoner	Antall – ferje	Totalt antall passeringer	Andel – bomstasjoner	Andel – ferje
2014	506 506	3 966	510 472	99,2 %	0,8 %
2015	586 980	4 139	591 119	99,3 %	0,7 %
2016	634 136	4 093	638 229	99,4 %	0,6 %
2017	651 894	3 077	654 971	99,5 %	0,5 %
2018	653 573	2 914	656 486	99,6 %	0,4 %
2019	877 295	2 933	880 228	99,7 %	0,3 %
2020	983 395	2 718	986 114	99,7 %	0,3 %
2021	977 742	2 532	980 273	99,7 %	0,3 %

Tabell 5 - Antall passeringer fordelt på bomstasjoner og ferjer med bompengeneinnkreving. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2021).

År	Antall – takstgruppe 1, bomstasjoner	Antall – takstgruppe 2, bomstasjoner	Totalt antall passeringer i bomstasjoner	Andel – takstgruppe 1, bomstasjoner	Andel – takstgruppe 2, bomstasjoner
2014	472 472	34 034	506 506	93,3 %	6,7 %
2015	544 484	42 497	586 980	92,8 %	7,2 %
2016	589 317	44 819	634 136	92,9 %	7,1 %
2017	605 454	46 440	651 894	92,9 %	7,1 %
2018	606 590	46 982	653 573	92,8 %	7,2 %
2019	815 756	61 538	877 295	93,0 %	7,0 %
2020	912 679	70 716	983 395	92,8 %	7,2 %
2021	908 215	69 526	977 742	92,9 %	7,1 %

Tabell 6 - Antall passeringer i bomstasjoner, fordelt på takstgruppe 1 og 2. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2021).

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	3 499	467	3 966	88,2 %	11,8 %
2015	3 640	499	4 139	87,9 %	12,1 %
2016	3 596	497	4 093	87,9 %	12,1 %
2017	2 702	375	3 077	87,8 %	12,2 %
2018	2 542	372	2 914	87,2 %	12,8 %
2019	2 523	410	2 933	86,0 %	14,0 %
2020	2 220	499	2 718	81,7 %	18,3 %
2021	2 156	376	2 532	85,2 %	14,8 %

Tabell 7 - Antall passeringer på ferjer med bompengeneinnkreving, fordelt på kjøretøy under og over 6,0 meter. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2021).

Gjennomsnittlig antall passeringer pr. døgn (årsdøgntrafikk (ÅDT)) varierer mye mellom de ulike prosjektene. I noen få prosjekter passerte under 1 500 kjøretøy pr. døgn, mens i prosjektet med mest trafikk passerte i gjennomsnitt i underkant av en million kjøretøy pr. døgn. De største bypakkene har en ÅDT på over 200 000, mens man finner lavest ÅDT på enkelte fylkesvegprosjekter med kun en bomstasjon. Tabell 8 viser antall bompengeprosjekter pr. ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT. Reduksjon i antall prosjekter med ÅDT under 2 000 passeringer skyldes avvikling av innkrevingen i flere prosjekter med lav trafikk i 2020.

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 ⁷	14	17	8	7	11
2016 ⁷	14	15	9	10	12
2017 ⁷	13	15	9	10	11
2018 ⁷	11	15	10	10	11
2019 ⁷	10	15	10	13	11
2020 ⁷	11	16	11	12	11
2021 ⁷	5	18	8	13	12

Tabell 8 - Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på kategorier av årsgjennsnitt (ÅDT) for perioden 2014-2021. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2021).

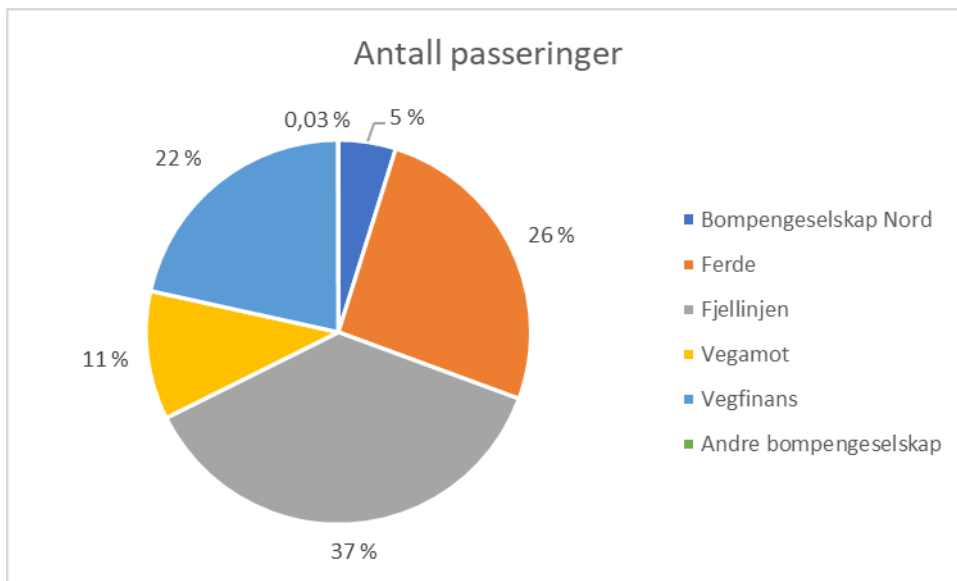
Tabell 9 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2021. Prosjektene som er definert som bomringer, også kalt bypakker, inkluderer for 2021: Bypakke Bergen, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nedre Glomma, Bypakke Nord-Jæren, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, 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 av passeringer mellom disse typene prosjekter i perioden 2015 til 2018. I forbindelse med oppstart av Oslopakke 3 trinn 2 har det vært en økning i antall passeringer totalt for bypakkene. Økningen for fylkesvegprosjekter i 2020 skyldes i hovedsak oppstart av Nordhordlandspakken. Samferdselspakke for Kristiansandregionene hadde et opphold i innkrevingen fra januar til september 2021, og dette hadde en innvirkning på tallene for bypakker.

	Bomringer/bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
2012	330 617	71,2 %	118 666	25,6 %	14 849	3,2 %
2013	332 754	70,1 %	124 118	26,2 %	17 531	3,7 %
2014	371 213	72,7 %	118 005	23,1 %	21 254	4,2 %
2015	386 971	65,5 %	175 570	29,7 %	28 578	4,8 %
2016	416 328	65,2 %	193 672	30,3 %	28 229	4,4 %
2017	428 653	65,4 %	198 347	30,3 %	27 971	4,3 %
2018	430 800	65,6 %	197 952	30,2 %	27 734	4,2 %
2019	647 957	73,6 %	203 949	23,2 %	28 321	3,2 %
2020	744 787	75,5 %	201 001	20,4 %	40 325	4,1 %
2021	734 203	74,9 %	204 770	20,9 %	41 300	4,2 %

Tabell 9 - Fordeling av antall passeringer i bomringer (bypakker), riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2021, og andel av totalt antall passeringer de enkelte årene. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene for 2012-2021).

Figur 6 viser hvordan totalt antall passeringer er fordelt mellom bompengeselskapene.

⁷ 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.



Figur 6 – Fordeling mellom bompengeselskapene av totalt antall passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene for 2021).

2.2.2 Passeringer med brukeravtale

Som beskrevet i kapittel 1.1.2 har utstedervirksomheten blitt skilt ut fra bompengeselskapene som en del av bompengereformen. Det er nå utstederselskapene som inngår brukeravtaler med kunder og leverer ut brikker. Utstederne tar imot transaksjoner fra bompengeselskapene for egne avtaleinnehavere og krever betaling for disse, og de betaler godkjente avtalepasseringer til bompengeselskapet. En oversikt over utstederselskaper som har tillatelse til å inngå brukeravtale og utstede brikker for bruk ved passering av bomstasjoner som bruker AutoPASS-systemet er tilgjengelig på autopass.no.

I 2021 brukte alle bomstasjoner på offentlig veg AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Tabell 10 viser andelen passeringer som er tilknyttet en brukeravtale i perioden 2015-2021. Denne avtaleandelen er beregnet fra passeringer i bomstasjonene som bruker AutoPASS, og inkluderer ikke ferjestrekninger med bompengeneinnkreving.

Avtaleandelen er noe høyere i bypakker enn i riks- og fylkesvegprosjekter, hvor andelene var henholdsvis 92,5, 84,4 og 91,8 prosent. Brukerne har rabatter som timesregel og passeringstak i bypakkene, og for å få denne rabatten kreves det bruk av gyldig brukeravtale og brikke. Denne typen rabatter finnes også for en del av riks- og fylkesvegprosjektene, men er ikke like utbredt som i bypakker. Flere riks- og fylkesvegprosjekter har passeringstak, men kun et fåtall har timesregel.

År	Avtaleandel (prosent)
2015	83,9
2016	84,6
2017	84,1
2018	86,6
2019	88,3
2020	89,7
2021 ⁸	90,8

Tabell 10 – Avtaleandel, dvs. antall passeringer der brukeravtale er registrert i forhold til totalt antall passeringer, for perioden 2015-2021. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene).

Avtaleandelen for takstgruppe 1 var på 90,2 prosent, mens den var på 98,2 prosent for takstgruppe 2. Det er obligatorisk med bruk av elektronisk brikke for kjøretøy over 3 500 kg som brukes i næringsvirksomhet, og dette fører til at denne andelen er høyere i takstgruppe 2 enn takstgruppe 1.

2.2.3 Passeringer som ikke belastes bompenger

I henhold til takstretningslinjene¹ gis det fritak eller rabatter til ulike trafikantgrupper, forutsatt bruk av gyldig brukeravtale og brikke.

Pålagt sletting av personopplysninger i bompengesystemet har hatt innvirkning på tilgjengelig statistikk for fritakspasseringer og passeringer med 100 prosent rabatt. Disse passeringene er i 2020 og deler av 2021 derfor delvis basert på anslag, og er å anse som høyst usikre.

Tabell 11 oppgir antall fritakspasseringer og passeringer som ikke blir belastet bompenger på grunn av rabattordninger som timesregel, passeringstak og nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler). Fritak for betaling av bompenger, som f.eks. kollektivtransport i rute, utrykningskjøretøy og forflytningshemmede i bomringer er oppgitt som en samlet sum. I 2021 utgjorde disse fritakene og rabattene om lag 351 millioner passeringer, som tilsvarer 36 prosent av alle passeringer.

Passeringer med nullutslippskjøretøy er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.4.

År	Timesregel	Passeringstak	Nullutslippskjøretøy	Fritak
2011			0,4	
2012			1,4	
2013			3,6	
2014			11	
2015			22	14
2016			35	15
2017			48	16
2018	70	15	66	16
2019	179	22	67	24
2020	250	19	45	27
2021	258	20	47	26

Tabell 11 - Oversikt over antall fritakspasseringer og passeringer som ikke blir belastet bompenger på grunn av ulike rabattordninger i perioden 2011-2021. Tall for enkelte kategorier er ikke tilgjengelig for alle år. Oppgitt i millioner passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapenes sentralsystem).

Hvis man ser på fordelingen av alle passeringer som ikke ble belastet bompenger i de ulike prosjektene, var 89 prosent av passeringene i bypakker, 8 prosent i riksvegprosjekter og 3 prosent i fylkesvegprosjekter. I bypakkene var 43 prosent av passeringene ikke belastet bompenger, mens dette var 13 prosent i riksvegprosjekter og 30 prosent i fylkesvegprosjekter. Alle bypakker har både timesregel og passeringstak, som bidrar til at mange passeringer ikke belastes bompenger. Etter at

⁸ Avtaleandel for 2021 er basert på perioden mai-desember.

flere prosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy er timesregelen årsaken til de fleste passeringer som ikke belastes bompenger. For riksvegprosjektene er det stor variasjon i denne andelen. Prosjektene som har høyest andel har timesregel eller en høy andel nullutslippskjøretøy. Enkelte fylkesvegprosjekter har timesregel, og de fleste passeringene som ikke belastes bompenger skyldes dette. I tillegg har fortsatt enkelte fylkesvegprosjekter 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy.

Passeringer med kjøretøy som er fritatt betaling av bompenger utgjorde 7 prosent av totalt antall passeringer som ikke ble belastet bompenger, og 3 prosent av totalt antall passeringer.

Det var en stor årlig økning i perioden 2018-2020 for passeringer som ikke belastes bompenger på grunn av timesregelen. Hovedårsaken til dette er oppstart av Oslopakke 3 trinn 2, i tillegg til oppstart av Bypakke Bergen, Bypakke Nord-Jæren og Nordhordlandspakken.

2.2.4 Nullutslippskjøretøy

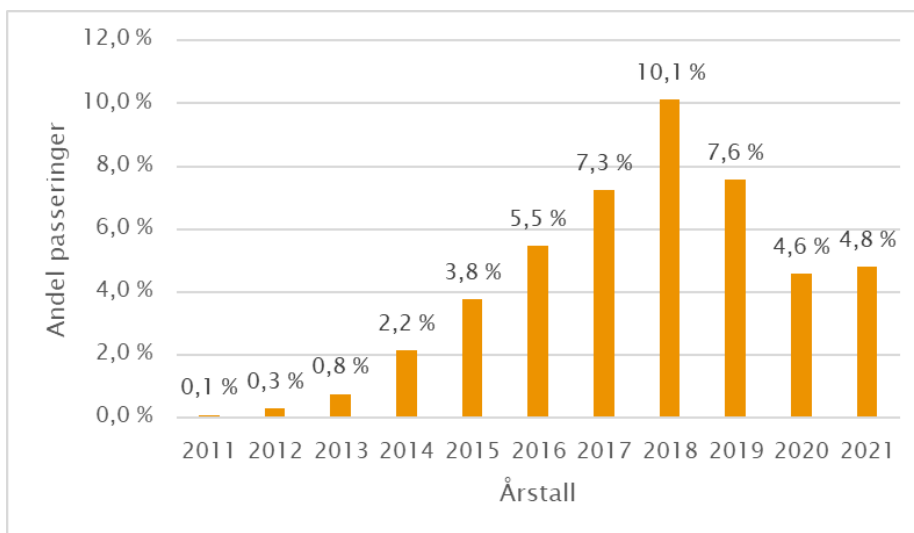
I henhold til gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter på offentlig veg gis nullutslippskjøretøy 50-100 prosent rabatt i hver takstgruppe avhengig av hva som er bestemt lokalpolitisk for det enkelte bompengeprojektet. For takstgruppe 1 gis rabatten etter fratrukk av brikkerabatt. Det vises til *Prop. 87 S (2017-2018) Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* for detaljer. Se også kapittel 1.1.3.4.

For bompengeprojektene som hadde innkreving ved utgangen av 2021, hadde 25 prosjekter innført betaling for nullutslippskjøretøy. Se Tabell 41 for en oversikt over hvilke prosjekter dette var, i tillegg til gjeldende takst og rabatt for nullutslippskjøretøy.

Frem til og med april 2021 var det begrensninger ved rapporteringen i sentralsystemet som ble brukt til da. Det er derfor ikke tidligere oppgitt tall for antall passeringer med nullutslippskjøretøy som betaler bompenger eller totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy. Etter innføringen av ny systemløsning er totaltall for passeringer med nullutslippskjøretøy tilgjengelig. Tall for 2021 er derfor basert på andel passeringer med nullutslippskjøretøy i perioden mai-desember 2021. Se Tabell 41 for denne andelen i de ulike bompengeprojektene.

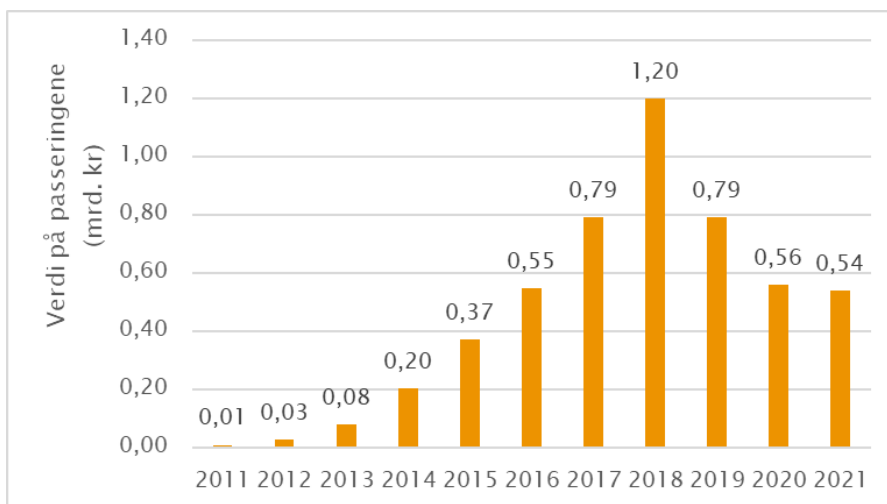
Totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy i 2021 var om lag 225 millioner, som tilsvarer 23 prosent av totalt antall passeringer. Ettersom tall for kun mai-desember er tilgjengelig, er antall passeringer beregnet med utgangspunkt i denne perioden.

Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som har hatt fritak fra betaling av bompenger, hadde en sterk økning fram til 2018. I 2019-2021 ble det innført betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter. Tabell 11 angir antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger i perioden 2011-2021. Se Figur 7 for en utvikling i andelen passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke belastes bompenger i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011-2021.



Figur 7 - Utvikling i andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke var belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2011–2021. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

Verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke belastes bompenger, er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt pr. passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 540 millioner kroner i 2021. Dette utgjorde om lag fem prosent av de totale passeringsinntektene. Ettersom det er innført betaling for nullutslippskjøretøy i 2019-2021 i flere prosjekter, er det en reduksjon i denne beregnede verdien i perioden. I løpet av 2019 var det store endringer i enkelte bypakker, som har hatt innvirkning på gjennomsnittlig inntekt pr. passering, og dermed på beregningen av verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy. Dette innebar derfor en ekstra usikkerhetsfaktor for 2019. I 2020 og delvis i 2021 var selve tallgrunnlaget for nullutslippskjøretøy en ekstra usikkerhetsfaktor, som beskrevet over. Figur 8 viser utviklingen på beregnet verdi på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger i perioden 2011–2021.



Figur 8 - Utvikling i beregnet verdi på passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger i perioden 2011-2021. Oppgitt i løpende mrd. kr. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

Som beskrevet over gis nullutslippskjøretøy 50-100 prosent rabatt i hver takstgruppe. Med noen få unntak gis i dag kjøretøy i takstgruppe 2 en rabatt på 100 prosent. Som sett i Tabell 41 gis i hovedsak kjøretøy i takstgruppe 1 en rabatt på 50 prosent. Dette innebærer at det genereres mindre inntekter fra nullutslippskjøretøy enn konvensjonelle kjøretøy. For 2021 anslås det grovt at passeringsinntektene ville ha vært om lag 1,8 mrd. kr høyere om nullutslippskjøretøy hadde betalt

samme takst som konvensjonelle kjøretøy i takstgruppe 1 og bensinbiler i prosjekter med miljødifferensierte takster. I denne beregningen er det gjort flere forenklinger og forutsetninger: ingen betydelig endring i antall passeringer; kun takstgruppe 1 er inkludert; alle nullutslippskjøretøy har avtale og får 20 prosent rabatt; tatt utgangspunkt i takst ved utgangen av 2021 eller takst som gjaldt ved avslutning av innkrevningen, og det er dermed ikke tatt hensyn til om de innførte betaling for nullutslipp i løpet av året; antar lik andel får rabatt for timesregel og passeringstak som prosjektet hadde i 2021; for prosjekter med flere takster er gjennomsnitt av takstene brukt; takst utenfor rushtid er brukt i prosjekter med tidsdifferensierte takster; bompengeneinnkreving på ferje er ikke inkludert; for prosjekter med 100 % rabatt er verdi på passeringene beregnet med utgangspunkt i gjennomsnittlig inntekt pr. passering.

2.2.5 Betalingsgrad

Etter at utstedervirksomheten er skilt ut fra bompengeselskapene, er det utsteder som krever inn bompenger fra kunder med brukeravtale, og bompengeselskapet som krever inn fra dem uten avtale. Denne endringen har ført til at det for bompengeselskapene ikke lenger er risiko for tap fra avtalekunder. Betalingsgraden, det vil si andelen innbetalte bompenger av det som er fakturert, er derfor 100 prosent for passeringer med brukeravtale. Dette er uavhengig av om kjøretøyet er registrert i Norge eller i et annet land.

Bompengeselskapene fakturerer kunder uten brukeravtale, og de kjøper en innkrevningstjeneste for utenlandsregistrerte kjøretøy uten brukeravtale slik at de fleste får faktura på sitt eget språk og kan betale til en bankkonto i eget land.

Som beskrevet over er rundt 10 prosent av passeringene med kjøretøy uten avtale. De siste årene har andel passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy vært på 2-3 prosent av totalt antall passeringer. Av disse har de fleste kjøretøy i takstgruppe 2 brukeravtale, ettersom de omfattes av ordningen med obligatorisk brikke.

I takstgruppe 1 var betalingsgrad for norske kjøretøy uten avtale på 87 prosent, mens takstgruppe 2 hadde en betalingsgrad på 84 prosent. Dette er på samme nivå som de siste to årene.

For utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale er man avhengig av tilgang til kjøretøyregister i de enkelte land for å ha mulighet til å fakturere eier av kjøretøyet. Det pågår et kontinuerlig arbeid med å få tilgang til kjøretøyregister i ulike land, men i 2021 manglet dette for blant annet Tyskland og Nederland. Dette er land hvor det kommer en større andel turister fra hvert år. Betalingsgraden for utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale ligger på om lag 30 prosent, og dette er i stor grad på grunn av manglende tilgang til kjøretøyregister. Her skiller man ikke på takstgruppe 1 og 2.

Utenlandsregistrerte kjøretøy i takstgruppe 2 uten avtale utgjør dessuten en veldig liten gruppe, mindre enn 0,04 prosent av totalt fakturerte bompenger de siste årene. Det er et begrenset tallgrunnlag for andel som er betalt av passeringer som har vært mulig å fakturere til eier av kjøretøyet, men vi anslår at dette er omtrent på samme nivå som tidligere, rundt 80-90 prosent av fakturert beløp i takstgruppe 1.

2.3 Bompenginntekter

I 2021 var de totale bompenginntektene på 11,8 milliarder kroner, mens i 2020 var de på 11,5 milliarder kroner. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 14,2 milliarder kroner i 2021. Tabell 25 viser utviklingen i bompenginntekter siden 2002. Tabell 12 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015-2021 spesifisert på passeringssinntekter 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 1.1.6. Tilskudd for reduserte bompengetakster inntektsføres fra det tidspunktet takstene er redusert og periodiseres over gjeldende tidsperiode. Ettersom prosjektene som har mottatt dette tilskuddet har redusert takstene, vil det ha en innvirkning på passeringsinntektene, og har derfor ført til at de årlige passeringsinntektene i oppgitt tidsperiode ikke er helt sammenlignbare. Det var først i 2019 at tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og rapporteringen fra selskapene. Før 2019 ble dette gjort noe forskjellig mellom de ulike selskapene. Posten for andre driftsinntekter inkluderer også tilskudd til nedbetaling av resterende lån og avvikling av bompengeinnkrevingen for enkelte prosjekter.

År	Passeringsinntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	Passeringsinntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	Bompengeinntekter på ferje	Sum passeringsinntekter	Inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer, utsteder-godtgjørelse	Sum bompengeinntekter	Andre driftsinntekter	Sum driftsinntekter
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	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
2020	9 388 739	1 803 970	169 128	11 361 838	93 922	11 455 760	1 634 030	13 089 790
2021	9 768 450	1 811 863	148 629	11 728 941	54 847	11 783 788	2 408 184	14 191 971

Tabell 12 – Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompengeinntekter 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 2015–2021).

Som beskrevet i kapittel 2.2.1 har det vært en reduksjon i antall passeringer på grunn av koronatiltakene som ble innført i mars i 2020, og dette gjenspeiles i passeringsinntektene for 2020 og 2021. Ser vi på kun de prosjektene med sammenlignbare tall i 2020 og 2021, har det vært en inntektsøkning i omtrent halvparten av prosjektene, og en inntektsreduksjon i den andre halvparten. Enkelte prosjekter har også blitt tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene, som har hatt innvirkning på passeringsinntektene.

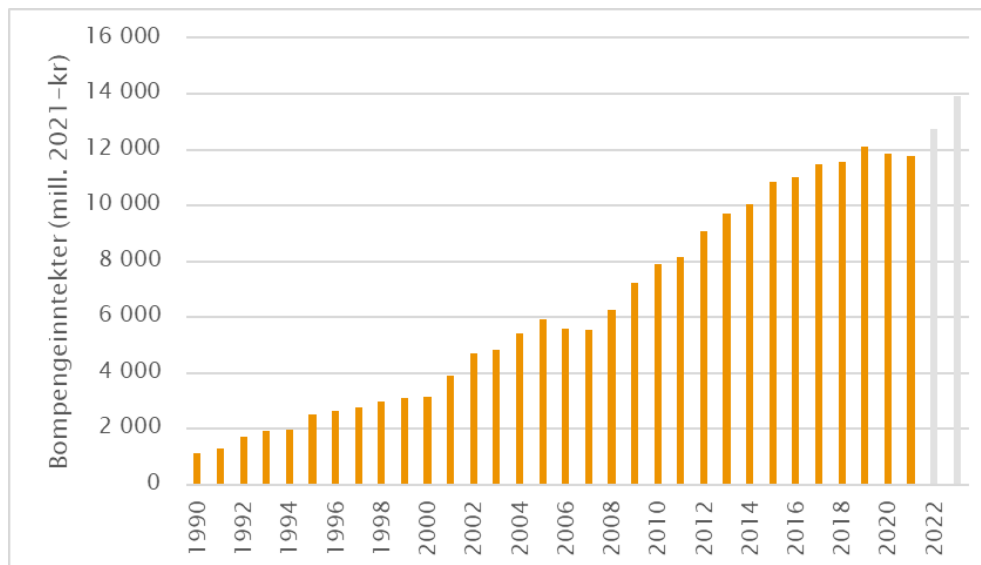
Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 84,2 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 15,8 prosent, som er omtrent som fordelingen i 2019. Tabell 13 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2014-2021. Konsekvenser for trafikken på grunn av koronatiltakene antas å ha påvirket denne fordelingen i 2020.

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
2020	83,6	16,4
2021	84,2	15,8

Tabell 13 – Fordeling av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2 for perioden 2014-2021. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene for 2014–2021).

Figur 9 viser utviklingen av bompengeinntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2021-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2022 og 2023. I denne perioden har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 340 millioner kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år frem til 2019, og gjennomsnittlig årlig øking for perioden 2008-2021 er om lag 450 millioner kroner.

Prognosene for passeringsinntekter i 2022 og 2023 er på henholdsvis 13,1 og 14,5 milliarder kroner. Forventet inntektsøkning skyldes i hovedsak oppstart av innkreving for Bypakke Ålesund, Bypakke Tenk Tromsø, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 og flere riksvegprosjekter. I tillegg er det en forventet inntektsøkning i både 2022 og 2023 for Oslopakke 3.



Figur 9 – Bompenginntekter pr. år i perioden 1990-2021, oppgitt i millioner 2021-kroner. I tillegg er prognoser for 2022 og 2023 oppgitt. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2021, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013)).

Den gjennomsnittlige inntekten pr. passering var på 11,97 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes passeringsinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer som ikke er belastet bompenger. Tabell 14 viser utviklingen siden 2013. I 2020 og 2021 var den gjennomsnittlige inntekten lavere enn den tidligere har vært i perioden 2013-2019. I denne perioden har antall passeringer som ikke har blitt belastet bompenger økt, i stor grad forårsaket av antall passeringer med nullutslippskjøretøy. Fra 2019 har også antall passeringer som ikke har blitt belastet bompenger på grunn av timesregel økt kraftig. Dette har påvirket utviklingen av gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke er blitt belastet bompenger har gått ned ettersom det er innført betaling for disse kjøretøyene i flere prosjekter, men antall registrerte nullutslippskjøretøy har økt, jf. Statistisk sentralbyrås statistikk om bilparken i Norge. Takstene for nullutslippskjøretøy er lavere enn for konvensjonelle kjøretøy så lenge det er registrert en gyldig brukeravtale⁹, og dette vil derfor også bidra til reduksjonen i gjennomsnittlig inntekt pr. passering.

⁹ I bypakker med miljødifferensierte takster er det en egen takst for nullutslippskjøretøy, uavhengig om det finnes en gyldig brukeravtale.

År	Gjennomsnittlig inntekt pr. passering (kr)
2013	16,44
2014	16,18
2015	15,45
2016	15,03
2017	15,54
2018	16,17
2019	12,99
2020	11,52
2021	11,97

Tabell 14 – Gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Oppgitt i løpende kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2021).

Gjennomsnittlig inntekt pr. passering varierte mellom et minimum på rundt 5 kroner og et maksimum på 103 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 15 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Gjennomsnittlig inntekt pr. passering, også kalt gjennomsnittstakst, er noe som følges opp nøye for alle bompengeprojekter, jf. kapittel 1.1.5.

År	Antall bompengeprojekter				
	0 - 20 kr	20 - 40 kr	40 - 60 kr	60 - 80 kr	≥ 80 kr
2014	16	21	9	7	6
2015	18	18	9	6	6
2016	21	20	8	6	5
2017	21	19	7	5	6
2018	21	21	4	6	5
2019	23	22	5	4	5
2020	24	24	5	5	3
2021	25	18	7	4	2

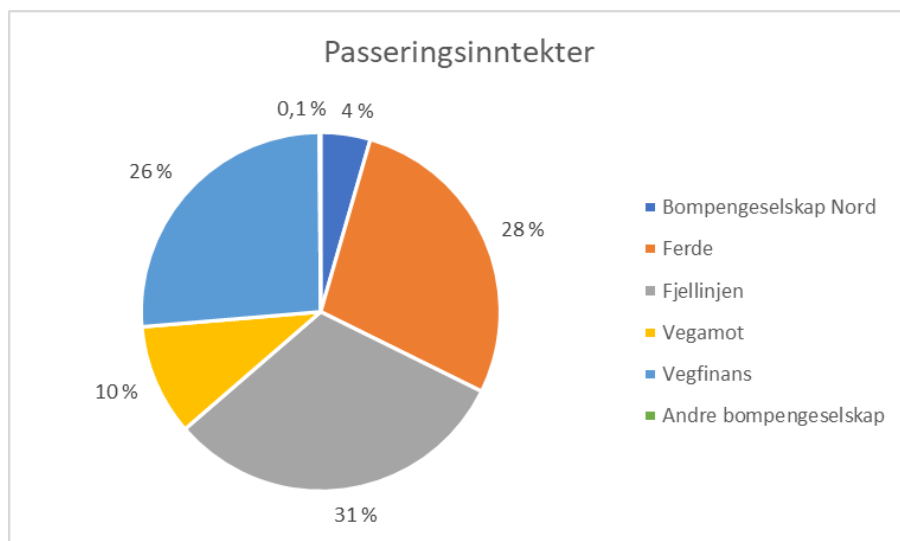
Tabell 15 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt pr. passering for perioden 2014–2021. Inntekt pr. passering er oppgitt i 2021-kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2021).

Tabell 16 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Hvordan prosjektene er definert er listet i Tabell 36 og ytterligere beskrevet i kapittel 2.2.1. På grunn av oppstart innkreving i flere bypakker, har inntektene i denne kategorien økt i perioden 2017–2019, mens det har vært mindre endringer i inntektene for riks- og fylkesvegprosjekter. Det er forventet mindre endringer i denne fordelingen av inntektene i 2022 og 2023, inkludert en noe høyere andel av inntektene for riksvegprosjekter.

	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 %
2020	7 112	62,6 %	3 353	29,5 %	896	7,9 %
2021	7 227	61,6 %	3 683	31,4 %	819	7,0 %

Tabell 16 – Fordeling av passeringsinntekter i bomringer/bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2021. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2021).

Figur 10 viser hvordan de totale passeringsinntektene i 2021 er fordelt mellom de regionale bompengeselskapene og selskapene som står utenfor de regionale selskapene.



Figur 10 – Fordeling av passeringsinntekter mellom bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2021).

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 17 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	3,3 %	8,9 %	5,9 %
Ferde	30,4 %	46,7 %	18,7 %
Fjellinjen	50,9 %	0,0 %	0,0 %
Vegamot	9,3 %	26,4 %	7,7 %
Vegfinans	6,2 %	18,0 %	67,4 %
Andre bompengeselskap	0,0 %	0,0 %	0,4 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 17 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2021 for bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter var fordelt på de ulike bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2021).

Tabell 18 viser hvordan passeringsinntektene i de ulike bompengeselskapene fordelte seg på bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter.

	Bompengeselskap Nord	Ferde	Fjellinjen	Vegamot	Vegfinans	Andre bompengeselskap
Bypakker	44,9 %	67,2 %	100,0 %	57,5 %	14,5 %	0,0 %
Fylkesvegprosjekter	13,9 %	11,7 %	0,0 %	18,4 %	4,8 %	0,0 %
Riksvegprosjekter	41,3 %	21,0 %	0,0 %	24,1 %	80,7 %	100,0 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 18 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i bompengeselskapene fordelte seg på bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2021).

Figur 11 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom fylkene. Enkelte prosjekter går over fylkesgrenser, så i noen tilfeller er to fylker oppgitt. Det var mest inntekter i Oslo og Viken, etterfulgt av Vestland, Rogaland og Trøndelag. I 2021 var det bompengeneinkreving i alle fylker.

	Andel passeringsinntekter
Oslo/Viken	31,3 %
Vestland	13,7 %
Rogaland	12,4 %
Trøndelag	10,0 %
Vestfold og Telemark	7,4 %
Innlandet	7,3 %
Viken	6,1 %
Viken/Innlandet	5,5 %
Nordland	3,7 %
Agder	1,7 %
Troms og Finnmark	0,8 %
Møre og Romsdal	0,01 %
Totalsum	100,0 %

Figur 11 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene i 2021. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2021).

2.4 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 2021 var det 61 bompengeprojekter som hadde innkreving av bompenger. Driftskostnadene for disse bompengeprojektene var 921 millioner kroner uten avskrivninger og 1 043 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 19 viser utviklingen fra 2013–2021 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 20 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. Fra og med 2020 er det gjort noen endringer i rapporteringen fra bompengeselskapene for å sikre at tallene er mest mulig sammenlignbare mellom selskapene. Dette har ført til at deler av kostnadene er flyttet mellom kostnadspostene lønns- og administrasjonskostnader og innkrevingskostnader. Denne endringen har ingen innvirkning på de totale driftskostnadene, men har ført til at disse kostnadspostene ikke er sammenlignbare med tidligere år.

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
2020	186 044	567 597	141 338	6 806	106 961
2021	201 159	590 908	128 715	1	122 503

Tabell 19 - Oversikt over de ulike postene for driftskostnader for årene 2013-2021. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013-2021).

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
2020	760 447	901 785	1 008 747
2021	792 067	920 783	1 043 286

Tabell 20 - Oversikt over totale driftskostnader med og uten avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til driftskostnader eksklusive både tap på krav og avskrivninger, for årene 2013-2021. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013-2021).

Hvis man ser på de totale driftskostnadene i perioden 2015-2021, var det en stor reduksjon fra 2015 til 2016. I perioden 2016-2018 holdt driftskostnadene seg stabile, før de økte i 2019 og i 2020-2021 holdt seg stabile. Årsaken til at kostnadene i 2015 var på dette nivået skyldes AutoPASS Grindgut-prosjektet. Etter at avtalen for å utvikle et nytt sentralsystem, AutoPASS Grindgut, ble hevet, ble bompengeselskapene anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive aktiverte kostnader tilknyttet dette prosjektet¹⁰. De totale driftskostnadene i 2015, inklusive avskrivninger, er derfor ikke sammenlignbare med påfølgende år.

Økningen i de totale driftskostnadene fra 2018 til 2019 er hovedsakelig knyttet til bypakkene i Oslo, Bergen og Nord-Jæren, hvor den største økningen er i Oslopakke 3. I disse bypakkene har det vært store endringer i perioden 2018-2019. Økningen er hovedsakelig knyttet til kostnadspostene tap på krav og avskrivninger på varige driftsmidler. På grunn av overføring av vegkantutstyret i forbindelse med bompengereformen, og i tillegg anskaffelser av et stort antall bomstasjoner i bypakkene, har det vært en økning i avskrivningene. I 2021 har det kun vært mindre endringer i driftskostnadene totalt sammenlignet med 2020 (i 2021-kroner). Det har vært en reduksjon i tap på krav og andre driftskostnader, og noe økning for de andre kostnadspostene. Resultatene for tap på krav er fra og med 2021 påvirket av utskillelse av utstedervirksomheten i bompengeselskapene, ettersom det er utsteder som krever inn bompenge fra kunder med brukeravtale. Dette har ført til at det ikke lenger er risiko for tap på krav mot avtalekunder, og det avsettes ikke for forventet tap for inntekter som

¹⁰ 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.

kommer fra utsteder. I overkant av halvparten av prosjektene har hatt en økning i driftskostnadene fra 2020 til 2021, mens de resterende prosjektene har hatt en reduksjon.

I perioden 2017-2021 har bompengeselskapene vært i en overgangsfase til ny organisering av bompengesektoren, og dette har også ført til ekstra kostnader for selskapene. I denne perioden har det 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.

Statens vegvesen har tidligere vært eiere av vegkantutstyret til alle bompengeprojektene, og vært ansvarlig for anskaffelsene av dette utstyret. I slutten av 2019 ble eksisterende vegkantutstyr og tilhørende avtaler overført til de regionale bompengeselskapene. På grunn av dette eierforholdet har det vært ulik praksis mellom bompengeselskapene når det gjelder avskrivninger av utstyret. Dette har ført til variasjoner i tiden som utstyret har vært avskrevet over og om det i hele tatt har blitt gjort, og dette har da også ført til konsekvenser for totalsummen for driftskostnader. På bakgrunn av dette er det mest hensiktsmessig å utelukke avskrivningene når man skal se på utviklingen av driftskostnadene.

En annen faktor som gjør det utfordrende å sammenligne utviklingen på driftskostnadene er at det er gjort flere endringer på tap på krav de siste årene. Fra og med 2013 ble bompengeselskapene pålagt å kostnadsføre alle tap på krav som egen linje i regnskapet, under andre driftskostnader. Tap på krav ble deretter definert som tapt inntekt som følge av manglende betaling, og skal i samsvar med Regnskapsloven klassifiseres som kostnad i regnskapet. Denne endringen ble gjennomført for de fleste selskapene i løpet av et par år. I de påfølgende årene har flere selskaper gjort endringer i sine måter for avsetningen av tap på krav. Dette har ført til store svingninger i resultatene for tap på krav fra et år til det neste. Nye beregningsmetoder for tap på krav har også for enkelte prosjekter bidratt til at et høyere beløp er avsatt, og dermed har denne kostnadsposten økt. Ved en høyere omsetning og flere kunder, vil også denne posten bli justert opp. Utskillelse av utstedervirksomheten har også påvirket denne kostnadsposten, som beskrevet over. Utviklingen av tap på krav er oppgitt i Tabell 19, mens tap på krav som andel av passeringsinntekter, driftskostnader eksklusive og inklusive avskrivninger er oppgitt i Tabell 21.

År	Tap på krav som andel av passeringsinntekter	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 %
2020	1,2 %	16 %	14 %
2021	1,1 %	14 %	12 %

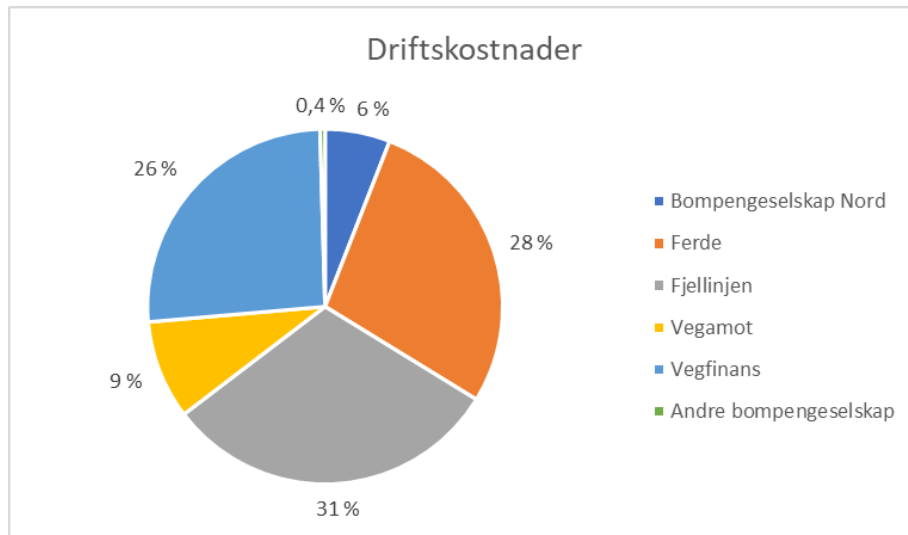
Tabell 21 - Tap på krav som andel av passeringsinntekter og som andel av driftskostnader ekskl. og inkl. avskrivninger, i perioden 2013-2021. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013-2021).

På grunn av utfordringene med sammenligning av resultatene for tap på krav og avskrivninger, er utvikling av driftskostnader eksklusive disse to postene oppgitt i Tabell 20. Denne summen inkluderer da kostnadene knyttet til lønn, administrasjon og innkreving. Det er innkreivingskostnadene som utgjør den største andelen av de totale driftskostnadene. Hvis man sammenligner driftskostnader eksklusive avskrivninger og tap på krav mellom 2020 og 2021, har kostnadene økt med om lag 5 mill.

2021-kr. Det har også her vært en økning i overkant av halvparten av prosjektene sammenlignet med 2020, mens de resterende prosjektene har hatt en reduksjon.

De totale kostnadene som ble belastet bompengeselskapene av Statens vegvesen i 2021, inkludert blant annet kostnader til leie av CS Norge¹¹ og utvikling og drift av nye systemløsninger, var på om lag 250 millioner kroner. Dette utgjorde 24 prosent av de totale driftskostnadene.

Figur 12 viser fordelingen av driftskostnadene mellom de regionale bompengeselskapene og de selskapene som står utenfor de regionale selskapene. Driftskostnadene er oppgitt inklusive avskrivninger.



Figur 12 – Fordeling av driftskostnader mellom bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2021).

2.4.1 Driftskostnader pr. passering

Tabell 22 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering i perioden 2002-2021. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og tall for perioden 2012-2021 er beregnet fra alle bompengeprosjekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er oppgitt i tusen 2021-kroner. Driftskostnad pr. passering for alle bompengeprosjekter med innkreving var 1,06 kroner i 2021, som er det samme som i 2020.

¹¹ Sentralsystemet for alle bompengeprosjekter som bruker AutoPASS-systemet, som ble brukt til og med april 2021.

År	Antall prosjekter	Antall passeringer (1 000)	Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) (1 000 2021-kr)	Gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering (2021-kr)
2002	40	228 254	619 281	2,71
2003	44	239 229	610 827	2,55
2004	45	267 340	646 343	2,42
2005	46	295 014	669 945	2,27
2006	46	275 086	680 911	2,48
2007	44	292 622	669 141	2,29
2008	43	319 574	748 710	2,34
2009	43	368 959	932 927	2,53
2010	50	418 546	1 008 425	2,41
2011	46	441 716	1 017 918	2,30
2012	49	464 132	987 048	2,13
2013	50	474 403	1 031 957	2,18
2014	52	510 472	907 902	1,78
2015	50	591 119	1 066 940	1,80
2016	53	638 229	899 818	1,41
2017	63	654 971	901 594	1,38
2018	62	656 486	906 713	1,38
2019	64	880 228	1 014 440	1,15
2020	66	986 114	1 043 810	1,06
2021	61	980 273	1 043 286	1,06

Tabell 22 - Oversikt over antall (1 000) passeringer i perioden 2002–2021, driftskostnader og driftskostnad pr. passering, oppgitt i 2021-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgingskjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012-2021).

Hvis man beregner driftskostnad pr. passering uten avskrivninger, får man 0,94 kroner for alle prosjektene med innkreving. Dette nøkkeltallet har gradvis blitt redusert siden 2013, se Tabell 23. I denne tabellen er også driftskostnad pr. 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 0,81 kroner i 2021, og man ser her en årlig reduksjon fram til 2020.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2021-kr	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger og tap på krav) pr. passering, 2021-kr
2013	1,89	1,62
2014	1,61	1,45
2015	1,49	1,33
2016	1,32	1,18
2017	1,29	1,14
2018	1,29	1,13
2019	1,05	0,84
2020	0,95	0,80
2021	0,94	0,81

Tabell 23 – Driftskostnad pr. passering, ekskl. avskrivninger og tap på krav. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2021).

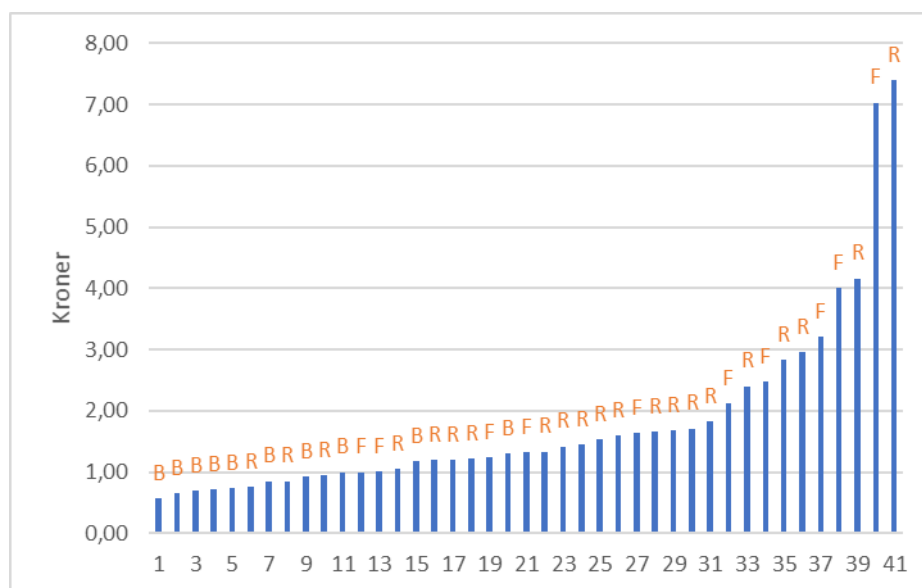
Som sett i Tabell 9 skjer de fleste passeringer i bypakker og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad (eksklusive avskrivninger) pr. passering. For bypakkene var driftskostnadene pr. passering 0,82 kroner, for riksvegprosjekter 1,22 kroner og for

fylkesvegprosjekter 1,73 kroner. Tabell 24 viser utvikling på disse tallene i perioden 2016-2021, og vi ser at forskjellene mellom de ulike kategoriene gradvis har blitt mindre i løpet av denne perioden.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2021-kr		
	Bypakker	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	1,03	1,62	3,47
2017	1,02	1,59	3,36
2018	1,16	1,30	3,37
2019	0,96	1,13	2,40
2020	0,83	1,16	2,00
2021	0,82	1,22	1,73

Tabell 24 – Driftskostnader pr. passeringer, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2021-kr for perioden 2016-2021. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for perioden 2016–2021).

Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og er også de prosjektene som har lavest årssdøgntrafikk. Bypakkene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årssdøgntrafikk, og der er også her driftskostnadene pr. passering er lavest. Figur 13 viser kostnad pr. passering (eksklusive avskrivninger) for alle prosjekter med innkreving hele året, og som kun hadde innkreving i bomstasjon på veg. Det er spesifisert om prosjektet er en bypakke/bomring (B), riks (R)- eller fylkesvegprosjekt (F). Som vi ser fra figuren har om lag 75 prosent av prosjektene en kostnad pr. passering på under to kroner, og blant disse er alle bypakkene og rundt 75 prosent av riksvegprosjektene. Halvparten av fylkesvegprosjektene har en kostnad pr. passering på over to kroner.



Figur 13 – Driftskostnad pr. passeringer (eksklusive avskrivninger) pr. prosjekt for 2021. Om prosjektet er en bypakke (B), et riksvegprosjekt (R) eller fylkesvegprosjekt (F) er spesifisert. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2021).

Som beskrevet over, er driftskostnader pr. passering lavest for de prosjektene som har et høyt antall passeringer. Antall passeringer økte med 34 prosent fra 2018 til 2019 og med 12 prosent fra 2019 til 2020, mens det kun var små forskjeller fra 2020 til 2021. Økningen fra 2019 var i hovedsak på grunn av oppstart av Oslopakke 3 trinn 2. I tillegg bidro oppstart av Bypakke Bergen og Bypakke Nord-Jæren. Likevel om det har vært en økning i driftskostnader totalt sett, har stordriftsfordelene ført til en reduksjon i driftskostnader pr. passering. En innføring av store bypakker og flere bomstasjoner vil

føre til flere passeringer. De fleste passeringer på landsbasis vil dermed være i byområdene, og som en konsekvens vil dette nøkkeltallet reduseres.

2.4.2 Driftskostnader som andel av bompengainntekter

Tabell 25 viser en oversikt over bompengainntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengainntektene i perioden 2002-2021, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av bompengainntekter var i 2021 på 8,9 prosent.

År	Antall prosjekter	Bompengainntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av bompengainntekter (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
2020	66	11 455 760	1 008 747	8,8
2021	61	11 783 788	1 043 286	8,9

Tabell 25 - Oversikt over bompengainntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengainntektene, inkludert avskrivninger, i perioden 2002-2021. Tallene er oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkelse av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgings skjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012-2021).

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av bompengainntektene 7,8 prosent. Se Tabell 26 for resultater fra 2015-2021. Tabell 26 inneholder også resultater for driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av bompengainntekter, i tillegg til inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kapittel 1.1.6. Kun riksvegprosjekter utenfor byområder er inkludert i denne tilskuddsordningen, og disse har satt ned takstene for å motta dette tilskuddet, som igjen har hatt en innvirkning på passeringsinntektene. Det har da, som resultat, innvirkning på dette nøkkeltallet. Dette betyr også at tilskuddene er ulikt fordelt mellom de regionale bompengeselskapene ettersom selskapene har nokså ulik prosjektportefølje, jf. Figur 4, og ulik fordeling av bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter mellom de ulike bompengeselskapene, som oppgitt i Tabell 36. Det var først i 2019 at dette tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og rapporteringen fra alle bompengeselskap. Før 2019 ble dette gjort noe forskjellig mellom de ulike selskapene.

År	Driftskostnader (ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av bompengeneinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av bompengeneinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av bompengeneinntekter og tilskudd	Driftskostnader (inkl. avskrivninger) som andel av bompengeneinntekter og tilskudd
2015	7,3 %	8,2 %	–	–
2016	6,9 %	7,6 %	–	–
2017	6,5 %	7,4 %	–	–
2018	6,4 %	7,3 %	–	–
2019	6,1 %	7,6 %	7,2 %	8,0 %
2020	6,6 %	7,9 %	7,4 %	8,2 %
2021	6,7 %	7,8 %	7,4 %	8,4 %

Tabell 26 – Driftskostnader (ekskl. avskrivninger og ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av bompengeneinntekter for perioden 2015-2021, og driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av bompengeneinntekter og inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, for 2019-2021. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2015-2021).

Det er store forskjeller på bompengeneinnkrevingen i bypakkene og de strekningsvise prosjektene på riks- og fylkesveg. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter for disse tre kategoriene er oppgitt i Tabell 27 for perioden 2016-2021.

For riksvegprosjektene har driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter hatt en årlig reduksjon fra 2016-2020. For fylkesvegprosjektene har dette nøkkeltallet variert mer, og det fikk en kraftig reduksjon i 2019. For bypakkene har det vært en årlig økning i perioden 2017-2020. Det er en mer utbredt bruk av rabattordninger i bypakkene, spesielt timesregel. I tillegg har en betydelig andel passeringer i flere bypakker ikke blitt belastet bompenger ettersom de var registrert som nullutslippskjøretøy. Ettersom mange prosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy de siste årene, har andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger blitt redusert. Likevel om nullutslippskjøretøy betaler for passeringer i bomstasjonene, er takstene lavere enn for takstene i takstgruppe 1 for konvensjonelle kjøretøy, og disse genererer derfor mindre inntekter pr. passering. I 2021 var 43 prosent av passeringene i bypakker ikke belastet bompenger, jf. kapittel 2.2.3. Det har da innvirkning på inntektene og at andelen driftskostnader av passeringsinntekter var høyere i bypakker enn i riksvegprosjekter, likevel om driftskostnad pr. passering var lavest i bypakkene. Oslo-pakke 3 gjennomførte store endringer i sitt innkrevningssystem i 2019, og dette førte til en vesentlig økning i antall passeringer. Denne endringen førte også til en økning i driftskostnader, men det var kun en liten økning i passeringsinntektene dette året. På grunn av størrelsen på dette prosjektet, vil det da ha en betydelig innvirkning på totalresultatet, i tillegg til dette nøkkeltallet spesifisert for bypakker.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter		
	Bypakker	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	7,0 %	8,3 %	10,9 %
2017	6,8 %	8,2 %	10,5 %
2018	7,2 %	7,3 %	10,7 %
2019	8,1 %	6,7 %	7,8 %
2020	8,4 %	6,7 %	8,7 %
2021	8,3 %	6,8 %	8,7 %

Tabell 27 – Driftskostnader som andel av passeringsinntekter, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2016-2021).

2.5 Låne- og innskuddsforvaltning

Innkrevning av bompenger foregår i hovedsak etter eller parallelt med utbyggingen av vegprosjektet, såkalt etterskudds- eller parallellinnkrevning. I noen tilfeller kreves det også inn bompenger før

utbyggingen settes i gang (forhåndsinnkreving). Hovedregelen er etterskuddsinnkreving, som innebærer at bompengene innkrevingen 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 Vegdirektoratet 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.

2.5.1 Lånegjeld og finanskostnader

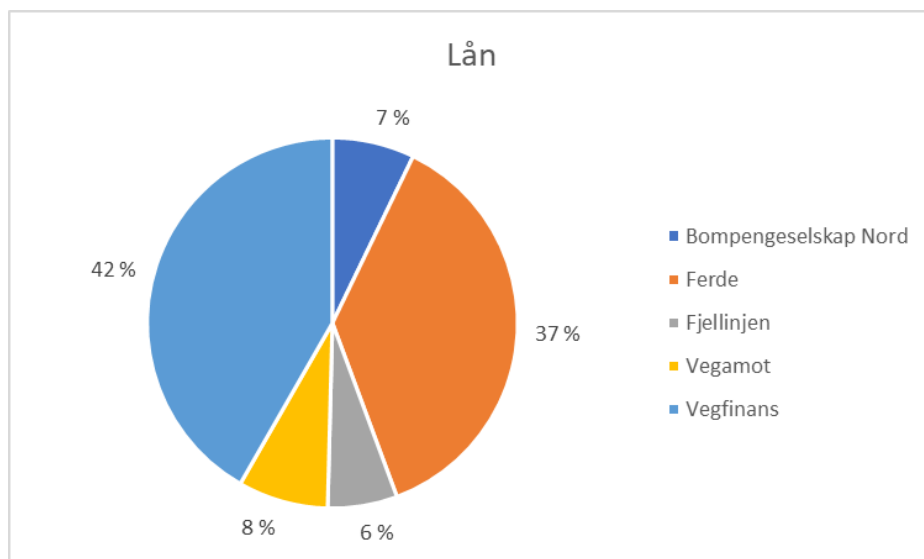
Ved utgangen av 2021 var det 46 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkreving, hadde avsluttet bompengeneinnkrevingen, eller det var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var 60,9 milliarder kroner, som er en reduksjon på om lag to milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 28 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002-2021.

I perioden 2002-2021 har den gjennomsnittlige økningen i bompengeselskapenes lån pr. år vært på om lag 2,7 milliarder kroner. I 2021 var det en reduksjon i den totale lånegjelden, og dette skjedde sist i 2004. Hvis man ser kun på perioden 2008-2021, hvor det samtidig var en periode med stor inntektsøkning pr. år fram til 2019, er gjennomsnittlig økning pr. år om lag 3,7 milliarder kroner.

År	Antall prosjekter	Lånegjeld pr. 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
2020	55	63 124 297
2021	46	60 938 561

Tabell 28 - Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter i perioden 2002-2021, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2021).

Figur 14 viser fordelingen av totalsummen av alle lån pr. 31.12.2021 mellom de regionale bompengeselskapene.



Figur 14 – Fordeling av totalsummen av bompengeselskapenes lån pr. 31.12.2021. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2021).

Totalt finanskostnader i 2021 utgjorde 1 061 millioner kroner, mens finansinntektene var på 478 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 582 millioner kroner, som er en reduksjon på 776 millioner kroner sammenlignet med 2020. Økningen i finansinntekter i 2020 og 2021 skyldes gevinst ved salg av utstedervirksomhetene til Fjellinjen, Ferde og Vegamot¹². Bompengeselskapene har ikke ført disse inntektene på samme måte i sine årsregnskap. De er i denne rapporten oppgitt som finansinntekter i stedet for andre driftsinntekter, og er dermed håndtert likt for disse bompengeselskapene. Det vil derfor forekomme avvik sammenlignet med årsregnskapene for enkelte av selskapene. På grunn av gevinsten ved salg av utstedervirksomhetene er det ikke hensiktsmessig å sammenligne netto finanskostnader for 2020 og 2021 med tidligere år eller mellom de enkelte bompengeselskapene. I tillegg er det gitt en kompensasjon til Ferde fra Statens vegvesen på 114 millioner kroner til prosjektet rv 13 Ryfast til dekning av finanskostnader i forbindelse med forsinket oppstart av bompengereinnkrevningen. Kompensasjonen er ført som reduksjon av finanskostnad for 2021. Se Tabell 29 for en oversikt over finanskostnader og –inntekter i perioden 2002-2021.

¹² 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 var likevel gitt unntak til at de kunne gjøre dette i en overgangsfase. Statens vegvesen har i henhold til utstederforskriften gitt de regionale bompengeselskapene en tidsbegrenset dispensasjon til å drive utstedervirksomhet. Utstedervirksomhetene til alle bompengeselskapene ble solgt i perioden 2020-2022. Gevinsten fra salget ble fordelt på de ulike bompengeprojektene.

År	Antall prosjekter	Finanskostnader (1 000 kr)	Antall 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
2020	66	1 631 091	67	272 239	1 358 852
2021	63	1 060 922	64	478 470	582 452

Tabell 29 - Utvikling i finanskostnader og –inntekter for perioden 2002-2021, 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 2012-2021).

2.5.2 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 pr. 31.12.2021 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 bompengeselskapenes samlede lån pr. 31.12.2021 var 1,37 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de projektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 1,90 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike projektene, var gjennomsnittlig lånerente 1,40 prosent, og 1,95 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2013-2021 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
2020	54	1	0	0	0
2021	42	4	0	0	0

Tabell 30 - Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2021).

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
2020	34	15	3	1	2
2021	29	14	1	2	0

Tabell 31 - Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2021).

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2013–2021 er oppgitt i Tabell 32. Man ser her at de beregnede gjennomsnittlige lånerentene er lavere i 2020 enn i foregående år. Finansmarkedene ble berørt av koronapandemien, og i mars og april dette året var det en sterk økning i lånerentene. Styringsrenten ble satt til null, og i løpet av året falt rentenivået. Dette bidro til lavere finanskostnader, og motvirket dermed noe av inntektsbortfallet på grunn av redusert trafikk på grunn av koronatiltakene i både 2020 og 2021.

År	Gjennomsnittlig effektiv lånerente pr. 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente pr. 31.12	Gjennomsnittlig effektiv lånerente pr. 31.12, inkl. sikringer	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente pr. 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 %
2020	1,02 %	1,07 %	1,87 %	1,92 %
2021	1,37 %	1,40 %	1,90 %	1,95 %

Tabell 32 - Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt pr. 31.12 for årene 2013–2021. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2021).

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.

2.5.3 Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter

Bompengeselskapene hadde totalt 7,3 milliarder kroner i bankinnskudd og andre finansielle plasseringer pr. 31.12.2021. Dette er en økning på om lag 1,7 milliarder kroner sammenlignet med 2020. 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. Dette viser til status ved utgangen av året, og det er vanlig at totale innskudd varierer gjennom året. Variasjonene er forårsaket av tidspunkt for rekvisisjoner fra oppdragsgiver for utbyggingsprosjektene, i tillegg til låneopptak og låneforfall.

Tabell 33 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2002–2021.

År	Antall prosjekter	Sum innskudd pr. 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
2020	57	5 610 992
2021	59	7 284 057

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 2011–2021).

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 1,41 prosent pr. 31.12.2021. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 1,47 prosent. Tabell 34 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2013–2021. Tabell 35 viser en oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2013–2021.

År	Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente pr. 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv innskuddsrente pr. 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 %
2020	0,68 %	0,56 %
2021	1,41 %	1,47 %

Tabell 34 - Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt pr. 31.12 for årene 2013-2021. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2021).

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
2020	56	0	0	0
2021	0	58	0	0

Tabell 35 - Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2021).

Bompengeselskapenes finansinntekter for perioden 2002-2021 er oppgitt i Tabell 29.

2.6 Status på innkrevningstid

I 2021 ble bompengeinnkrevningen avsluttet for prosjektene fv 311 Presterødbakken, fv 47 T-forbindelsen, fv 34 Grime - Vesleelva, fv 519 Finnfast, fv 255 Jørstad - Segalstad bru, E6/E18 Østfoldpakka, E6 Den Nye Svinesundsforbindelsen, E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen, E134 Stordalstunnelen og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. En kort beskrivelse av innkrevingsperiodene for disse prosjektene:

- Fv 311 Presterødbakken: Bompengeinnkrevningen startet 5. november 2020 og finansierte fv 311 Presterødbakken i Tønsberg kommune i tidligere Vestfold fylke. Utbyggingen omfattet flere tiltak som la til rette for økt kapasitet og bedre sikkerhet for alle trafikantgrupper. Bompengeinnkreving i om lag fire år ble lagt til grunn, jf. Prop. 103 S (2017-2018) og Innst. 50 S (2018-2019). Bompengeinnkrevningen ble avsluttet 1. juli 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevningen, jf. Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021).
- Fv 47 T-forbindelsen: Bompengeinnkrevningen finansierte ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland omtalt som T-forbindelsen, jf. St.prp. nr. 72 (1999-2000), Innst. S. nr. 120 (2000-2001) og St.prp. nr. 70 (2007-2008), Innst. S. nr. 15 (2008-2009). Det var forhånds- og parallellinnkreving på ferjesambandet E39 Mortavika - Arsvågen fra 1. april 2001 til etterskuddsinnkrevningen startet 5. september 2013. Etterskuddsinnkrevningen var beregnet til 15 år. Bompengeinnkrevningen ble avsluttet 1. juli 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevningen, jf. Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021).

- Fv 34 Grime - Vesleelva: Bompengeneinnkrevingen startet 8. juli 2013 og finansierte utbedring av fv 34 mellom Grime og Vesleelva i Søndre Land kommune i tidligere Oppland fylke, jf. Prop. 103 S (2010-2011) og Innst. 350 S (2010-2011). Innkrevingsperioden var beregnet til 15 år. Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet 1. juli 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021).
- Fv 519 Finnfast: Bompengeneinnkrevingen finansierte utbygging av fastlandssamband til Finnøy i Rogaland ved en undersjøisk tunnel under Talgjefjorden, jf. St.prp. nr. 38 (2005-2006) og Innst. S. nr. 95 (2005-2006). Det var forhåndsinnkreving på ferje i tre og halvt år før etterskuddsinnkrevingen startet 30. oktober 2009. Det var tidligere også forhåndsinnkreving til planlegging. Innkrevingsperioden var beregnet til om lag 20 år. Etter en periode med mye høyere trafikk enn opprinnelig beregnet, ble takstene redusert og bompengeperiodene samtidig justert til 17-18 år, jf. Prop. 119 S (2010-2011) og Innst. 403 S (2010-2011). Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet 1. juli 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021).
- Fv 255 Jørstad - Segalstad bru: Bompengeneinnkrevingen startet 19. oktober 2009 og finansierte utbygging av fv 255 fra Jørstad i Lillehammer kommune til Segalstad bru i Gausdal kommune med tilstøtende vegsystemer. Innkrevingsperioden var beregnet til 15 år. Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet 1. juli 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021).
- E6/E18 Østfoldpakka: Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999-2000) ga Stortinget sitt samtykke til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18 i Østfold, inkl. tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18. Utbyggingen ble senere lagt fram for Stortinget i flere omganger. Slutføring av Østfoldpakka ble behandlet i Prop. 176 S (2012-2013) og Innst. 510 S (2012-2013), *Revisjon og slutføring av Østfoldpakka. Utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen - Ørje og Knapstad - Retvet i Østfold og Akershus*. Bompengeneinnkrevingen startet 28. april 2001 og ble avsluttet 1. juli 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021).
- E6 Den Nye Svinesundsforbindelsen: Bompengeneinnkrevingen startet 1. juli 2005 og finansierte E6 mellom Nordby i Västra Götalands län, Sverige, og Svingensbogen i Østfold, inkludert en ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund, jf. St.prp. nr. 68 (2001-2002) og Innst. S. nr. 265 (2001-2002). Det ble etablert et felles norsk-svensk bompengefinansieringssystem for innkreving og forvaltning av bompengene. Bompengeselskapet Svinesundsforbindelsen AS, heleid av Statens vegvesen, hadde ansvar for innkreving av bompengene. Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet 15. mars 2021, om lag fem år før opprinnelig beregnet avslutningstidspunkt. Dette etter en noe forsinket avslutning på grunn av en kraftig reduksjon av antall reisende over grensen etter innføring av koronarestriksjoner i mars 2020.

- E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen: Bompengeneinnkrevingen startet 24. oktober 2015 og finansierte utbygging av Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen på E136 i Rauma og Vestnes kommuner i Møre og Romsdal, jf. Prop. 80 S (2011-2012) og Innst. 289 S (2011-2012). Innkrevingsperioden var beregnet til 15 år. Det ble bevilget tilskudd til avvikling av innkrevingen bomstasjonen ved Vågstrandtunnelen i 2020, jf. Prop. 1 S (2019-2020) og Innst. 13 S (2019-2020). Bompengeneinnkrevingen i de resterende bomstasjonene ble avsluttet 15. januar 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020-2021).
- E134 Stordalstunnelen: Stordalstunnelen i Hordaland var opprinnelig en del av den delvis bompengefinansierte utbyggingen av E134 ved Åkrafjorden, men ble utsatt. Bompengeneinnkrevingen startet 1. november 2014, etter at utbyggingen av Rullestadjuvet/Vintertun - Vassvikvatnet var nedbetalt. Innkrevingsperioden var beregnet til 15 år. Innkrevingen ble avsluttet 15. januar 2021 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020-2021).
- Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1: Bompengeneinnkrevingen for samferdselspakken startet 1. juli 2010, og finansierte rv 456 Kolsalen - Lumberkrysset i Kristiansand i tillegg til tiltak i flere kommuner i Aust-Agder, jf. St.prp. nr. 98 (2008-2009) og Innst. 82 S (2009-2010). Fase 1 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen ble forlenget frem til fase 2 ble vedtatt av Stortinget i 2021. Bompengeneinnkrevingen for fase 1 ble avsluttet 1. januar 2021.

Tabell 39 viser tidspunkt for avslutning av bompengeneinnkrevingen som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet avslutningstidspunkt i henhold til prosjektenes status i 2022.

Pr. i dag er status for enkelte bompengeprosjekter at det vurderes om det er behov for å gjøre tiltak for at prosjektene skal 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 Ringeby - Otta (strekningen Frya - Sjoa): Inntektene for E6 Ringeby - Otta har vært lavere enn forventet og prognosene viste tidligere at selv etter fem års utvidet innkreving ville det gjenstå gjeld som garantisten måtte dekke. Hovedårsaken er lavere trafikk enn forutsatt og en høyere andel trafikk enn beregnet har flyttet over til sideveg hvor det er lavere takst. For 2022 ble prosjektet bevilget et ekstraordinært tilskudd på 231,5 mill. kr. Dette sammen med innføring av betaling for nullutslippskjøretøy fra november i 2021, samt bedre trafikkutvikling i begynnelsen av 2022, gjør at prosjektet nå kun ser ut til å ha behov for ett år utvidet innkrevingstid. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkreving i inntil fem år.
- Rv 7/rv 13 Hardangerbrua: Trafikken og inntektene har vært mye lavere enn forventet siden oppstart av innkrevingen. Takstene for Hardangerbrua har ikke vært prisjustert siden 2013. Anslått nedbetalingstid var tidligere 2033, som er fem år etter forutsatt nedbetalingsår (2028). Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkrevingstid på fem år og inntil 20 prosent økning av gjennomsnittstakst. Det ble i 2019 innført betaling for nullutslippskjøretøy. Prosjektet ble i 2020 tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene med 20 prosent, jf. Prop. 1 S (2019-2020) og Innst. 13 S (2019-2020). I Prop. 1 S Tillegg 1 (2021-2022) og Innst. 13 S (2021-

2022) ble Hardangerbrua tildelt 180 millioner til nedbetaling av gjeld. Med disse endringene er det beregnet at det er nødvendig med innkreving til 2030. Det er i 2022 søkt om 10 prosent takstøkning og inntil fem års utvidet innkrevingsstid. Vegdirektoratet legger til grunn i takstvedtak av september 2022 en takstøkning på 10 prosent, som tas som en delvis prisjustering fra 2013. Senere mulighet for inntil 20 prosent takstøkning ble dermed ikke berørt. Videre la Vegdirektoratet til grunn at det med seks år gjenstående ordinær innkrevingsstid er for tidlig å ta stilling til forlenget innkrevingsstid.

- E6 Trondheim - Stjørdal: Prosjektet har over tid hatt lavere inntekter enn forventet. I tillegg fikk prosjektet en sterk nedgang i trafikken i 2020 på grunn av redusert trafikk til Trondheim lufthavn og redusert trafikk til Sverige. I slutten av 2021 ble det innført betaling for nullutslippskjøretøy og det ble samtidig vedtatt at de ordinære takstene skulle økes slik at de sammenfalt med den forutsatte gjennomsnittstaksten i stortingsproposisjonen. Økningen av takstene vil skje trinnvis fram til og med 2023. Med disse tiltakene anses prosjektet å kunne bli nedbetalt i samsvar med forventningene i stortingsproposisjonen.

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser angitt i 2022, avslutte bompengennekningen i henhold til nedbetalingstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se Tabell 39.

Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojektene er beskrevet i kapittel 1.1.5. Bompengeselskapet har ansvaret for å følge opp økonomien i de enkelte prosjektene og har ansvaret for å vurdere undervegs i innkrevingsperioden om gjennomsnittstaksten for prosjektet er slik at nedbetaling av et eventuelt lån kan gjennomføres innen fastsatt tidsramme. 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 nettopp har startet innkreving.

2.6.1 Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien

De fleste bompengeprojektene hadde en reduksjon i antall passeringer og passeringsinntekter i 2020 og delvis i 2021 på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien. Nedstengningen av samfunnet medførte en reduksjon i trafikken, og som sett i Tabell 3 var denne reduksjonen størst i mars, april og mai i 2020, før den gradvis økte utover året. I 2021 var det periodevis mindre trafikk enn normalt, spesielt i første halvår. De siste månedene av 2021 var trafikken omtrent som i 2019 i prosjekter med sammenlignbare tall. Selv om det var en reduksjon i trafikk og inntekter, har det hatt begrenset innvirkning på forventet nedbetalingstid for de enkelte prosjektene.

For bompengepakker med parallellinnkreving gjelder prinsippene for porteføljestyring. Utbyggingen må tilpasses bompengeselskapets netto inntektsramme og/eller en fastsatt prosjektplan. I bompengepakker er det ikke mulig å forlenge innkrevingsstid og/eller eventuelt å øke fastsatt gjennomsnittstakst utover det som er fastsatt i stortingsproposisjonen. Inntektssvikt og kostnadsøkning skal dekkes gjennom porteføljestyring. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer dette at andre prosjekt ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere enn forutsatt, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekter. De prosjektene som gjennomføres, må framgå av den prosjektplanen Stortinget har sluttet seg til.

For (strekningsvise) prosjekter med etterskuddsinnkreving: Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet i strekningsvise prosjekt etter avtale med

Vegdirektoratet som takstmyndighet, øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent utover prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år.

De fleste bompengeprosjekter har en forutsatt innkrevingsperiode på 15 år, med noen unntak for prosjekter med kortere eller lengre innkrevingsperiode. Med en så lang innkrevingsperiode er det tatt høyde for at trafikk og inntekter kan variere i denne perioden. Prop. 1 S (2016-2017) beskriver rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner. Finansieringsanalyser for bompengefinansierte vegprosjekter skal bygge på nøkterne forutsetninger. Ettersom finansieringsplanene har en lang tidshorison, må de ta høyde for usikkerhet. Nøkternhet begrenser risikoen for at bompengeselskapene ikke skal kunne nedbetale sine lån som forutsatt.

Bruk av beregningsteknisk lånerente på 5,5 prosent de første 10 årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent ved planlegging av prosjekter, samt gjennomsnittstakst som grunnlag for senere takstfastsettelse, har bidratt til mer robuste finansieringsplaner. Gjennomsnittstakst er nærmere beskrevet i kapittel 1.1.5. Takstene kan justeres i innkrevingsperioden slik at gjennomsnittstaksten blir som forutsatt, herunder i forhold til de faktiske rentebetingelsene som oppnås.

Det foreligger trafikkprognoser for alle bompengeprosjekter, og det vil alltid være stor usikkerhet knyttet til disse. Utviklingen i trafikken har tradisjonelt gjenspeilet den økonomiske situasjonen i landet, slik at trafikkveksten har vært stor i høykonjunkturperioder og lav eller negativ i perioder med lavkonjunktur. Bompengeprosjekter vil vanligvis ha en nedbetalingstid på 15 år, noe som kan innebære at det går 20 år fra et prosjekt blir vedtatt til det er nedbetalt. Det utvises derfor nøkternhet i de forutsetninger som benyttes om framtidig trafikkvekst.

Totalt sett vil de nøkterne forutsetningene som legges til grunn ved utarbeidelse av finansieringsplanene for bompengeprosjekter gjøre at det enkelte prosjekt er i stand til å møte perioder med lavere trafikk og inntektssvikt, som vi har sett under koronapandemien.

I forbindelse med koronapandemien var det utfordringer i finansmarkedet over en periode, som førte til stram likviditet for bompengeselskapene, jf. Prop. 1 S (2020-2021). Bompengeselskapene tar opp lån for de fleste prosjekter for å finansiere bompengandelen av utbyggingskostnadene, og er derfor avhengig av et velfungerende obligasjons- og sertifikatmarked. Hovedutfordringen var å sikre en forvaltning av låneporteføljene slik at ingen av låneinstansene kunne påberope seg mislighold av lån og dermed utløse garantier. Et av bompengeselskapene etablerte en konsernkontoordning før koronapandemiens begynnelse, som bidro til at selskapet kunne håndtere sine likviditetsutfordringer. Et annet selskap la opp til en ordning med lån mellom prosjekter for å sikre likviditetstilgangen. Så lenge det foreligger avtalemessige forhold internt mellom prosjektene, vil dette være en ordning som er i henhold til bompengesavtalen mellom selskapet og Samferdselsdepartementet. Stansen i finansmarkedet i 2020 var kortvarig og likviditetsutfordringene hos bompengeselskapene løste seg etter relativt kort tid, men denne typen ordninger som ble brukt i forbindelse med koronapandemien kan bidra til å redusere risiko ved lignende utfordringer i fremtiden.

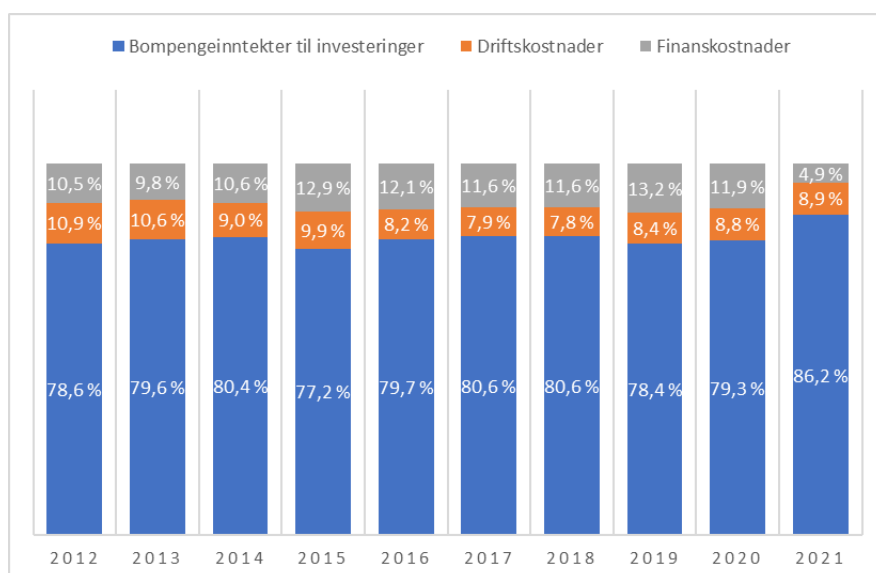
2.7 Lokal drivstoffavgift

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) og Innst. 391 S (2018-2019). Bypakke Tenk Tromsø vil starte bompenginnkreving høsten 2022, og innkrevingen av lokal drivstoffavgift vil dermed opphøre, jf. Prop. 99 S (2020-2021) og Innst. 390 S (2020-2021). I 2021 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til formålet for prosjektet 29,3 millioner kroner.

3 Oppsummering av resultatene

I 2021 gikk 8,9 prosent av bompenginntektene til driftskostnader og 4,9 prosent til finanskostnader¹³. Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving i 2021. 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 86,2 prosent gikk til investeringer. Andre driftsinntekter vil komme i tillegg, inkludert tilskudd for reduserte takster utenfor byområder og tilskudd til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av bompenginnkrevingen. Se Figur 15 for en sammenligning med tilsvarende fordeling i perioden 2012-2020.

Bompengeselskapenes resultater for både 2020 og 2021 var preget av redusert trafikk på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien, hovedsakelig stengte grenser og hjemmekontor. Den reduserte trafikken førte til lavere inntekter enn tidligere forventet, og enkelte bompengeprojekter har hatt større inntektsreduksjon enn andre på grunn av disse tiltakene. De fleste prosjektene har lang innkrevingstid og en robust økonomi, så koronapandemien antas likevel å ha begrenset påvirkning på nedbetaling av prosjektene. I tillegg har bompengeselskapene i 2020 og 2021 skilt ut og solgt utstedervirksomheten i de enkelte selskapene, og dette har hatt en innvirkning på finansinntektene for disse to årene.

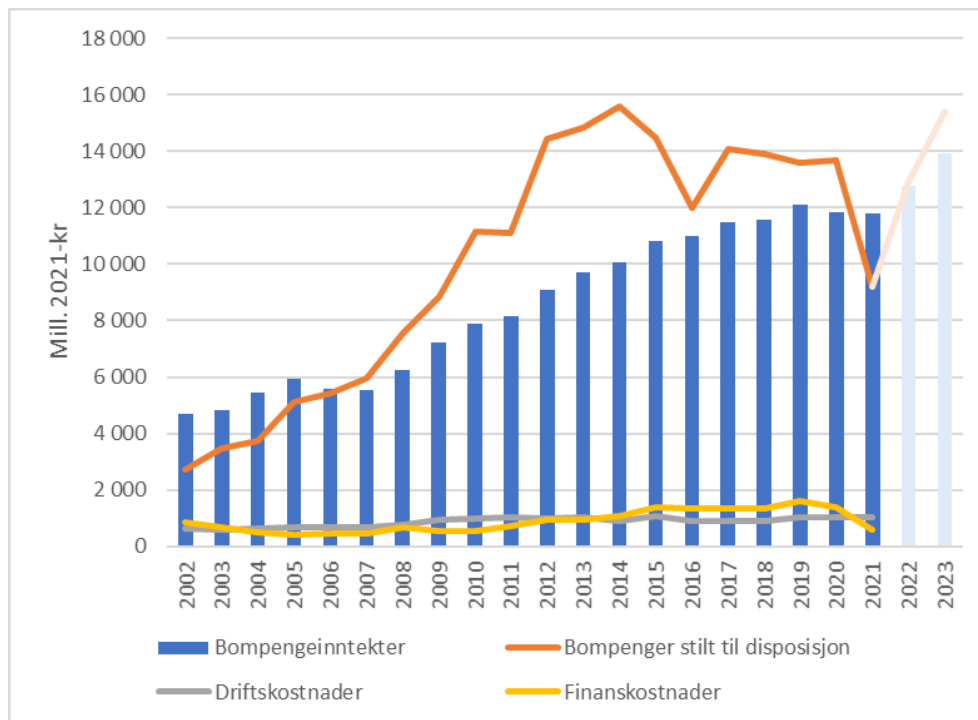


Figur 15 – Oversikt over andel av bompenginntektene som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2012-2021. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012-2021).

Siden 2008 har det vært en årlig økning i bompenginntektene og bompengeselskapenes samlede lån. I 2020 gikk inntektene noe ned på grunn av koronapandemien, mens vi igjen ser en økning i 2021 etter at trafikken igjen begynte å normalisere seg i løpet av året. Det er i 2021 en reduksjon i den samlede låneporteføljen. Finanskostnadene har økt jevnlig siden 2009, men har vært stabil i perioden 2015-2018, før de igjen har hatt en større økning i 2019 og deretter en reduksjon i 2020 og 2021. Driftskostnadene har variert noe fra år til år de siste ti årene, og var omtrent på samme nivå i årene 2016-2018. Disse kostnadene har også hatt en større økning i 2019 og en fortsatt økning i 2020 og 2021, 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. Det har dessuten vært mer enn en dobling i antall passeringer

¹³ Netto finanskostnader

sammenlignet med for ti år siden. Figur 16 viser utviklingen av bompengeinntekter, bompenger stilt til disposisjon for riksveg og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2021. I perioden 2007-2020 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompengeinntektene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengeinnkrevningen. Det har vært en reduksjon i disse midlene i 2021. Prognose og anslag viser igjen en økning i henholdsvis 2022 og 2023, jf. Prop. 1 S (2022-2023). Samtidig viser prognosene for bompengeinntekter at disse også vil øke i 2022 og 2023.



Figur 16 – Utvikling i bompengeinntekter, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2021, oppgitt i millioner 2021-kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S (2022-2023)).

4 Vedlegg

4.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 36 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2021, fylker og regionalt bompengeselskap prosjektet tilhører, opplysninger om prosjektet er en bypakke, riks- eller fylkesvegprosjekt og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompenginnkreving
Askøypakken	Ferde	Vestland	F	4	0
Bypakke Bergen	Ferde	Vestland	B	29	0
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	Nordland	B	7	0
Bypakke Grenland	Vegfinans	Vestfold og Telemark	B	13	0
Bypakke Nedre Glomma	Vegfinans	Viken	B	6	0
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	Rogaland	B	38	0
Bømlopakken	Ferde	Vestland	F	1	1
E134 Damåsen - Saggrenda	Vegfinans	Viken	R	3	0
E134 Stordalstunnelen	Ferde	Vestland	R	1	0
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	Vegamot	Møre og Romsdal	R	3	0
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	Vegfinans	Innlandet	R	2	0
E16 Kongsvinger - Slomarka	Vegfinans	Viken/Innlandet	R	3	0
E18 Gulli - Langangen	Vegfinans	Vestfold og Telemark	R	7	0
E18 Langangen - Dørdal	Vegfinans	Vestfold og Telemark	R	1	0
E18 Tvedestrand - Arendal	Ferde	Agder	R	2	0
E39 Rogfast	Ferde	Rogaland	R	0	1
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Svinesundsforbindelsen	Viken	R	2	0
E6 Gardermoen - Kolomoen	Vegfinans	Viken/Innlandet	R	6	0
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	2	0
E6 Kolomoen - Moelv	Vegfinans	Innlandet	R	4	0
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	3	0
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	4	0
E6 Ringebu - Otta	Vegfinans	Innlandet	R	6	0
E6 Trondheim - Stjørdal	Vegamot	Trøndelag	R	3	0
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	Vegamot	Trøndelag	R	1	0
E6 Øyer - Tretten	Vegfinans	Innlandet	R	2	0
E6/E18 Østfoldpakka	Vegfinans	Viken	R	10	0
Fosenpakken	Vegamot	Trøndelag	F	1	2
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	Viken	F	2	0
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	Vegamot	Trøndelag	F	3	0
Fv 255 Jørstad - Segalstad bru	Vegfinans	Innlandet	F	2	0
Fv 311 Presterødbakken	Vegfinans	Vestfold og Telemark	F	1	0
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	Vegfinans	Innlandet	F	1	0

Bompengeprosjekt	Bompengeelskap	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving
Fv 34 Grime - Vesleelva	Vegfinans	Innlandet	F	1	0
Fv 45 Gjesdal	Ferde	Rogaland	F	1	0
Fv 47 T-forbindelsen	Ferde	Rogaland	F	1	0
Fv 519 Finnfast	Ferde	Rogaland	F	1	0
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Vegamot	Trøndelag	F	2	0
Fv 78 Tøntunnelen m/tilførselsveger	Bompengeelskap Nord	Nordland	F	3	0
Fv 858 Ryaforbindingen	Bompengeelskap Nord	Troms og Finnmark	F	1	0
Førdepakken	Ferde	Vestland	B	5	0
Haugalandspakken	Ferde	Rogaland	B	13	0
Kvammapakken	Ferde	Vestland	F	2	0
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	Trøndelag	B	23	0
Nordhordlandspakken	Ferde	Vestland	F	4	0
Oslopakke 3	Fjellinjen	Oslo/Viken	B	83	0
Rv 13 Ryfast	Ferde	Rogaland	R	3	0
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	Innlandet	R	1	0
Rv 36 Bø - Seljord	Vegfinans	Vestfold og Telemark	R	1	0
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Vegfinans	Vestfold og Telemark	R	1	0
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	Vegfinans	Innlandet	R	2	0
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Vegfinans	Viken	R	1	0
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	Vestland	R	1	0
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Ferde	Agder	B	5	0
Vegpakke Harstad	Bompengeelskap Nord	Troms og Finnmark	B	8	0
Vossapakke	Ferde	Vestland	R	2	0
Totalt antall bomstasjoner og ferjestrekninger				338	4

4.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 37 – Bompengeprosjekter som var vedtatt pr. november 2022, men som enda ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2021, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger og bompengeselskap for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Bompengeselskap	Merknad
Bypakke Tenk Tromsø	15	Prop. 99 S (2020–2021) , Innst. 390 S (2020-2021)	Bompengeselskap Nord	
Bypakke Ålesund	13	Prop. 201 S (2020-2021) , Innst. 654 S (2020-2021)	Vegamot	Startet innkreving 22.08.2022
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullfjordbotn - Langvassbukta	8	Prop. 101 S (2020–2021) , Innst. 380 S (2020-2021)	Bompengeselskap Nord	
E16 Bjørnum - Skaret	4	Prop. 46 S (2016-2017) , Innst. 215 S (2016-2017)	Vegfinans	
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	6	Prop. 72 S (2017-2018) , Innst. 299 S (2017-2018)	Vegfinans	Startet innkreving 08.07.2022
E18 Lysaker - Ramstadsletta	7	Prop. 38 S (2019-2020) , Innst. 393 S (2019-2020)	Vegfinans	
E18 Tvedestrand - Dørdal	5	Prop. 70 S (2020–2021) , Innst. 281 S (2020-2021)	Ferde	
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	9	Prop. 135 S (2016-2017) , Innst. 469 S (2016-2017)	Ferde	Startet innkreving 01.01.2022
E39 Lønset - Hjelset	2	Prop. 55 S (2020–2021) , Innst. 168 S (2020-2021)	Vegamot	
E39 Svegatjørn - Rådal	3	Prop 134 S (2013-2014) , Innst. 37 S (2014-2015)	Ferde	Startet innkreving 31.10.2022
E6 Moelv - Øyer	4	Prop. 119 S (2018-2019) , Innst. 412 S (2018-2019)	Vegfinans	
E6 Ranheim - Åsen	4	Prop. 81 S (2017-2018) , Innst. 298 S (2017-2018)	Vegamot	
E6 Ulsberg - Melhus	8	Prop. 82 S (2018-2019) , Innst. 309 S (2018-2019)	Vegamot	Startet innkreving 01.09.2022
Fv 659 Nordøyvegen	1	Prop. 140 S (2016-2017) , Innst. 468 S (2016-2017)	Vegamot	Startet innkreving 05.09.2022
Fv. 353 Rugtvedt - Surtebogen	1	Prop. 117 S (2021-2022) , Innst. 458 S (2021-2022)	Vegfinans	
Fv. 359 Kaste - Stoadalen	1	Prop. 183 S (2020-2021) , Innst. 374 S (2020-2021)	Vegfinans	
Kvinnheradpakken	3 ferjestrekninger	Prop. 100 S (2021-2022) , Innst. 301 S (2021-2022)	Ferde	
Rv 555 Sotrasambandet	2	Prop. 41 S (2017–2018) , Innst. 270 S (2017-2018)	Ferde	

4.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 38 - Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser pr. 31.12.2021 for alle bompengeprosjekter. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2021).

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2021 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2021	Sikringsgrad pr. 31.12.2021	Effektiv lånerente inkludert sikringer pr. 31.12.2021
Askøypakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Bergen	Ferde	5 500	1,10 %	27 %	1,42 %
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	1 423	1,41 %	36 %	1,41 %
Bypakke Grenland	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nedre Glomma	Vegfinans	214	1,35 %	47 %	1,47 %
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Tenk Tromsø	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Ålesund	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bømlopakken	Ferde	369	1,52 %	27 %	1,72 %
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E134 Damåsen - Saggrenda	Vegfinans	2 494	1,35 %	47 %	1,47 %
E134 Stordalstunnelen	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E136 Tresfjordbrua/ Vågstrandtunnelen	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E16 Bjørum - Skaret	Vegfinans	290	1,35 %	47 %	1,47 %
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	Vegfinans	1 302	1,40 %	47 %	1,47 %
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	Vegfinans	415	1,41 %	48 %	2,28 %
E16 Kongsvinger - Slomarka	Vegfinans	607	1,55 %	0 %	1,55 %
E18 Gulli - Langangen	Vegfinans	5 758	1,44 %	49 %	1,74 %
E18 Langangen - Dørdal	Vegfinans	1 860	1,44 %	49 %	1,74 %
E18 Lysaker - Ramstadsletta	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E18 Tvedestrand - Arendal	Ferde	2 063	1,20 %	36 %	1,35 %
E18 Tvedestrand - Dørdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Ferde	2 800	1,25 %	36 %	1,25 %
E39 Lønset - Hjelset	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E39 Rogfast	Ferde	400	1,18 %	100 %	2,36 %
E39 Svegatjørn - Rådal	Ferde	3 253	1,30 %	28 %	1,30 %
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Svinesundsforbindelsen	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Gardermoen - Kolomoen	Vegfinans	2 466	1,40 %	53 %	2,69 %
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	600	2,01 %	94 %	4,33 %
E6 Kolomoen - Moelv	Vegfinans	3 887	1,60 %	73 %	2,23 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	536	1,48 %	44 %	1,48 %
E6 Moelv - Øyer	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	540	0,93 %	0 %	0,93 %
E6 Ranheim - Åsen	Vegamot	1 200	2,00 %	100 %	2,00 %
E6 Ringebu - Otta	Vegfinans	2 469	1,41 %	48 %	2,28 %

Bompengprosjekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2021 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2021	Sikringsgrad pr. 31.12.2021	Effektiv lånerente inkludert sikringer pr. 31.12.2021
E6 Trondheim - Stjørdal	Vegamot	500	0,87 %	0 %	0,87 %
E6 Ulsberg - Melhus	Vegamot	300	1,02 %	0 %	1,02 %
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	Vegamot	650	1,28 %	84 %	2,54 %
E6 Øyer - Tretten	Vegfinans	136	1,41 %	48 %	2,28 %
E6/E18 Østfoldpakka	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fosenpakken	Vegamot	300	2,07 %	100 %	2,07 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	238	1,35 %	47 %	1,47 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	Vegamot	730	1,32 %	47 %	1,81 %
Fv 255 Jørstad - Segalstad bru	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 311 Presterødbakken	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	Vegfinans	139	1,41 %	48 %	2,28 %
Fv 34 Grime - Vesleelva	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 45 Gjesdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 47 T-forbindelsen	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 519 Finnfast	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	440	1,57 %	100 %	1,57 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Vegamot	680	1,22 %	82 %	2,41 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeselskap Nord	550	0,66 %	81 %	4,60 %
Fv 858 Ryaforbindingen	Bompengeselskap Nord	77	1,60 %	0 %	1,60 %
Fv. 353 Rugtvedt - Surtebogen	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv. 359 Kaste - Stoadalen	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Førdepakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Haugalandspakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Kvammepakken	Ferde	275	1,06 %	0 %	1,06 %
Kvinnheradpakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordhordlandspakken	Ferde	33	1,57 %	0 %	1,57 %
Oslopakke 3	Fjellinjen	3 700	2,43 %	91 %	3,83 %
Rv 13 Ryfast	Ferde	6 733	1,24 %	37 %	1,93 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	1 107	1,41 %	48 %	2,28 %
Rv 36 Bø - Seljord	Vegfinans	183	1,44 %	49 %	1,74 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Vegfinans	188	1,44 %	49 %	1,74 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/ Almeningsdelet - Lygnebakken	Vegfinans	1 359	1,41 %	48 %	2,28 %
Rv 555 Sotrasambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Vegfinans	306	1,35 %	47 %	1,47 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	950	0,98 %	43 %	2,58 %

Bompengeprosjekt	Bompengeleskap	Sum låne- portefølje pr. 31.12.2021 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2021	Sikrings- grad pr. 31.12.2021	Effektiv lånerente inkludert sikringer pr. 31.12.2021
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	Bompengeleskap Nord	650	0,72 %	65 %	1,66 %
Vossapakko	Ferde	270	0,94 %	0 %	0,94 %

4.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 39 - Alle bompengeprojekter vedtatt pr. november 2022, 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 2021. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeprojektene for 2021, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Askøypakken	2033	2033
Bypakke Bergen	2037	2037
Bypakke Bodø	2035	2035
Bypakke Grenland	2026	2026
Bypakke Nedre Glomma	2023	2023
Bypakke Nord-Jæren	2033	2033
Bypakke Tenk Tromsø	-	2037
Bypakke Ålesund	-	2037
Bømlopakken	2037	2037
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullfjordbotn - Langvassbukta	-	2049
E134 Damåsen - Saggrenda	2035	2035
E16 Bjørnum - Skaret	-	2040
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	-	2037
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	2033	2035
E16 Kongsvinger - Slomarka	2029	2030
E18 Gulli - Langangen	2029/2032/2035/2038	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen - Dørdal	2037	2039
E18 Lysaker - Ramstadsletta	-	2043
E18 Tvedestrand - Arendal	2034	2034
E18 Tvedestrand - Dørdal	-	2040
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	-	2044
E39 Lønset - Hjelset	-	2038
E39 Rogfast	2045	2045
E39 Svegatjørn - Rådal	-	2040
E6 Gardermoen - Kolomoen	2023/2025/2029	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2030	2035
E6 Kolomoen - Moelv	2032	2035
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	2033	2033
E6 Moelv - Øyer	-	2040
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	2030	2032
E6 Ranheim - Åsen	-	2039
E6 Ringebu - Otta	2032	2031
E6 Trondheim - Stjørdal	2024	2024
E6 Ulsberg - Melhus	-	2046
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2032	2035
E6 Øyer - Tretten	2024	2027
Fosenpakken	2027	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2025	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	2032	2035

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	2031	2035
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 659 Nordøyvegen	-	2047
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	2030	2033
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	2030	2033
Fv 858 Ryaforbindingen	2027	2030
Fv. 359 Kaste - Stoadalen	-	2039
Fv. 353 Rugtvedt - Surtebogen	-	2039
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken	2023	2023
Kvammapakken	2029	2029
Kvinnheradpakken	-	2037
Miljøpakke Trondheim	2029	2029
Nordhordlandspakken	2031	2031
Oslopakke 3	2036	2036
Rv 13 Ryfast	2043	2041
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	2040	2040
Rv 36 Bø - Seljord	2034	2036
Rv 36 Slåttekås - Årnes	2027	2033
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/ Almenningsdelet - Lygnebakken	2034/2039	2032/2039
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	2025	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2030	2028
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	2035	2035
Vegpakke Harstad	2036	2036
Vossapakke	2022	2025

4.5 Vedlegg 5 – Garantioversikt

Tabell 40 – Oversikt over garantier for bompengeselskapenes lån pr. 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
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	Agder fylkeskommune
E18 Tvedestrand - Dørdal	3 166	Agder fylkeskommune
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	10 500	Agder fylkeskommune
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	1 400	Agder fylkeskommune
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	900	Innlandet fylkeskommune
E6 Moelv - Øyer	7 521	Innlandet fylkeskommune
E6 Ringeby - Otta (strekningen Frya - Sjøa)	3 150	Innlandet fylkeskommune
E6 Øyer - Tretten	280	Innlandet fylkeskommune
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	180	Innlandet fylkeskommune
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	1 490	Innlandet fylkeskommune
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Roa - Gran grense	2 900	Innlandet fylkeskommune
Bypakke Ålesund	1 600	Møre og Romsdal fylkeskommune
Fv 659 Nordøyvegen	475	Møre og Romsdal fylkeskommune
Bypakke Bodø	1 870	Nordland fylkeskommune (50 %), Bodø kommune (50 %)
E6 Hålogalandsbrua	1 220	Nordland fylkeskommune (50 %), Narvik kommune (50 %)
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullsfjordbotn - Langvassbukta	1 150	Nordland fylkeskommune (50 %), Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %)
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	760	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	640	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	662	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (43,1 %), Leirfjord kommune (6,9 %)
Bypakke Nord-Jæren	7 000	Rogaland fylkeskommune
E39 Rogfast	16 000	Rogaland fylkeskommune
Haugalandspakken	210	Rogaland fylkeskommune
Rv 13 Ryfast	7 061	Rogaland fylkeskommune (70 %), Stavanger kommune (30 %)
Fv 858 Ryaforbindelsen	129	Troms og Finnmark fylkeskommune
Bypakke Tenk Tromsø	850	Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %), Tromsø kommune (50 %)
Vegpakke Harstad	1 020	Troms og Finnmark fylkeskommune (53 %), Harstad kommune (47 %)
E6 Ranheim - Åsen	8 500	Trøndelag fylkeskommune
E6 Ulsberg - Melhus	8 600	Trøndelag fylkeskommune
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	884	Trøndelag fylkeskommune
Fosenpakken	843	Trøndelag fylkeskommune
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	901	Trøndelag fylkeskommune
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	974	Trøndelag fylkeskommune

Bompengeprosjekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
Miljøpakke Trondheim	1 000	Trøndelag fylkeskommune (50 %), Trondheim kommune (50 %)
E6 Trondheim - Stjørdal	2 200	Trøndelag fylkeskommune (62,5 %), Trondheim kommune (37,5 %)
Bypakke Grenland	800	Vestfold og Telemark fylkeskommune
E18 Gulli - Langangen	6 700	Vestfold og Telemark fylkeskommune
E18 Langangen - Dørdal	5 700	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Rv 36 Bø - Seljord	400	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Rv 36 Slåttekås - Årnes	400	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Askøypakken	1 230	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bergen	6 100	Vestland fylkeskommune
Bømlopakken	600	Vestland fylkeskommune
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 770	Vestland fylkeskommune
Førdepakken	600	Vestland fylkeskommune
Kvammepakken	370	Vestland fylkeskommune
Nordhordlandspakken	750	Vestland fylkeskommune
Rv 555 Sotrasambandet	2 700	Vestland fylkeskommune
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	Vestland fylkeskommune
Vossapakke	610	Vestland fylkeskommune
Bypakke Nedre Glomma, fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	1 000	Viken fylkeskommune
E134 Damåsen - Saggrenda	2 800	Viken fylkeskommune
E16 Bjørnum - Skaret	3 335	Viken fylkeskommune
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	2 140	Viken fylkeskommune
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	550	Viken fylkeskommune
E16 Kongsvinger - Slomarka	1 800	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E6 Gardermoen - Kolomoen	6 900	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E6 Kolomoen - Moelv	6 800	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E18 Lysaker - Ramstadsletta	11 920	Viken fylkeskommune (Ekskl. garanti fra Bærum kommune på 3,18 mrd. kr)
Fv 45 Gjesdal	0	
Oslopakke 3	0	

4.6 Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy

Tabell 41 – Oversikt over takster for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 pr. 31.12.2021 i de enkelte bompengeprojektene, inkludert rabatt. Oppgitt takst er forutsatt gyldig brukeravtale avtale, inkludert takst for prosjektene som har miljødifferensierte takster. Ved flere takster for ett enkelte prosjekt er det ulik takst i de ulike bomstasjonene. Kjøretøy i takstgruppe 2 har 100 prosent rabatt med gyldig brukeravtale, så fremt ikke annet er oppgitt. Andel passeringer med nullutslippskjøretøy sammenlignet med totalt antall passeringer er basert på trafikkdata for mai-desember 2021, og kun prosjekter som hadde innkreving ved årsslutt er inkludert. Bompengennevning på ferje er ikke inkludert i oversikten.

Bompengeprojekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 ¹⁴	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy (mai-des 2021)
Askøypakken	12,00	50 %	34,1 %
Bypakke Bergen ¹⁵	4,00	Miljødifferensierte takster	30,5 %
Bypakke Bodø	6,40	50 %	16,5 %
Bypakke Grenland	0,00	100 %	17,0 %
Bypakke Nedre Glomma	0,00	100 %	22,6 %
Bypakke Nord-Jæren	9,20	50 %	22,6 %
Bømlopakken	28,80	50 %	25,4 %
E134 Damåsen - Saggrenda	0,00	100 %	15,6 %
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	22,40	50 %	14,2 %
E16 Kongsvinger - Slomarka	0,00	100 %	9,9 %
E18 Gulli - Langangen	0,00	100 %	16,3 %
E18 Langangen - Dørdal	14,40	50 %	13,6 %
E18 Tvedestrand - Arendal	10,00/4,40	50 %	12,1 %
E6 Gardermoen - Kolomoen	0,00	100 %	16,1 %
E6 Hålogalandsbrua	0,00	100 %	18,9 %
E6 Kolomoen - Moelv	9,60/7,60	50 %	14,0 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	0,00	100 %	5,8 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (E6 Helgeland sør)	0,00	100 %	7,5 %
E6 Ringebu - Otta	14,40/9,60/13,20/6,40/7,20/4,80	50 %	8,9 %
E6 Trondheim - Stjørdal	6,08/3,04	80 %	22,6 %
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	0,00	100 %	9,7 %
E6 Øyer - Tretten	0,00	100 %	9,4 %
Fosenpakken	0,00	100 %	12,8 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	0,00	100 %	27,3 %
Fv 17/720 Dyrstad - Sprova - Malm	0,00	100 %	12,5 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	8,40	50 %	6,2 %
Fv 45 Gjesdal	24,80	50 %	12,8 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	0,00	100 %	12,6 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	0,00	100 %	15,4 %
Fv 858 Ryaforbindingen	0,00	100 %	24,3 %

¹⁴ I enkelte prosjekter blir det differensiert innenfor takstklassen nullutslippskjøretøy, der hydrogenkjøretøy ikke blir belastet bompenger. I tillegg blir elektriske varebiler i takstgruppe 1 i Oslopakke 3 ikke belastet bompenger.

¹⁵ Bypakke Bergen har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 8,00.

Bompengeprosjekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 ¹⁴	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy (mai-des 2021)
Førdepakken	12,00	50 %	10,9 %
Haugalandspakken	4,80	50 %	14,9 %
Kvammapakken	10,00	50 %	14,5 %
Miljøpakke Trondheim ¹⁶	2,56/1,92	80 %	23,2 %
Nordhordlandspakken	8,40	50 %	21,2 %
Oslopakke 3 ¹⁷	4,00/4,80	Miljødifferensierte takster	28,1 %
Rv 13 Ryfast	11,20/56,00	50 %	25,3 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	8,80	50 %	11,7 %
Rv 36 Bø - Seljord	0,00	100 %	9,0 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	0,00	100 %	11,1 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	0,00	100 %	16,0 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	0,00	100 %	15,8 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	46,80	50 %	14,3 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen ¹⁸	6,40	50 %	21,2 %
Vegpakke Harstad	5,20	50 %	9,5 %
Vossapakke	18,80	50 %	14,0 %

¹⁶ Miljøpakke Trondheim har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 5,12/2,40.

¹⁷ Oslopakke 3 har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 7,20/8,80.

¹⁸ Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 9,60. I tillegg belastes nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2, uavhengig av gyldig brukeravtale, med kr 13,00/20,00 i henholdsvis utenfor og innenfor rushtid.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag