



# Bompengeinnkreving i 2022



## 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 .....	7
1.1.7	Garantier.....	8
2	Bompengeinnkrevingen i 2022 – resultater og analyser.....	9
2.1	Bompengeprojekter og bomstasjoner.....	9
2.1.1	Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget .....	9
2.1.2	Antall bompengeprojekter.....	10
2.1.3	Antall bomstasjoner .....	13
2.2	Trafikk.....	14
2.2.1	Antall passeringer.....	14
2.2.2	Passeringer med brukeravtale.....	18
2.2.3	Passeringer som ikke belastes bompenger .....	19
2.2.4	Nullutslippskjøretøy .....	20
2.2.5	Betalingsgrad og utenlandsregistrerte kjøretøy.....	22
2.3	Bompengeinntekter .....	24
2.4	Driftskostnader.....	28
2.4.1	Driftskostnader pr. passering .....	31
2.4.2	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter .....	34
2.5	Låne- og innskuddsforvaltning .....	36
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader og -inntekter.....	36
2.5.2	Rentevilkår.....	38
2.5.3	Innskudd og innskuddsvilkår .....	40
2.6	Status på innkrevingstid .....	41
2.6.1	Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien.....	42
2.7	Måletallsindikatorer .....	44
2.7.1	Rapportering av måletallsindikatorer for 2022 .....	44
2.7.2	Oppsummering av hovedfunnene for 2022 .....	48
2.8	Lokal drivstoffavgift.....	49

3	Bruk av rekvirerte bompengemidler .....	50
4	Oppsummering av resultatene.....	51
5	Vedlegg .....	53
5.1	Vedlegg 1 – Bompengeprojekter og bomstasjoner .....	53
5.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprojekter .....	55
5.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld .....	56
5.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene .....	58
5.5	Vedlegg 5 – Garantioversikt .....	60
5.6	Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy.....	62

*Beskrivelse av bilde på forsiden: Rv. 13 Ryfylketunnelen.*

# 1 Innledning

Denne rapporten beskriver resultatene fra bompengeselskapenes drift i 2022. 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 innkrevning 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, og en oversikt over måletallsindikatorer for bompengeselskapene er inkludert.

Tallene som presenteres er i hovedsak basert på bompengeselskapenes årsregnskaper og utfylte rapporteringsskjema for de ulike bompengeprojektene. I tillegg er noe statistikk for enkelte år innhentet fra systemløsningene for bompengeselskapene, AutoPASS formidlingsentral, og enkelte andre kilder.

## 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 bompengoordninger på offentlig veg, inkludert en samlet framstilling av rammebetingelsene, vises det til veileder for bompengeprojekter. Det vises i tillegg til takstretninglinjene, som er en sammenfatning av fullmakter og sentrale føringer fra Samferdselsdepartementet<sup>1</sup>.

### 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 innkrevning av bompenger på det offentlige vegnettet og for innkrevning av ferjebillett på enkelte offentlige ferjesamband<sup>2</sup> i Norge.

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

**(Bompeng)e)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 og/eller bompengennkrevning 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 og/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

---

<sup>1</sup> Veileder for bompengeprojekter og takstretninglinjene er tilgjengelig på <https://www.autopass.no/>.

<sup>2</sup> 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.

**Passeringstak:** En ordning med maksimalt antall passeringer pr. kjøretøy som det skal betales for pr. kalendermåned. Betingelser bruk av gyldig brukeravtale og 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 brikke<sup>3</sup>.

### 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:

---

<sup>3</sup> Krav om gyldig brukeravtale og brikke for timesregel fjernes høsten 2023.

- (Del-)finansiere et vedtatt utbyggingsprosjekt gjennom låneopptak og/eller bompenginntekter 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. I løpet av 2021 var alle andre bompengeselskap, som stod utenfor de regionale selskapene, avvirket.

Som en del av bompengereformen fikk de regionale bompengeselskapene 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 ble 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, ble gradvis 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 utsteder<sup>4</sup> 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

<sup>4</sup> For nærmere beskrivelse av utstedervirksomheten, se <https://www.autopass.no/no/bompengibransjen/utstederomrade/> og Forskrift om utstedervirksomhet for bompenge og ferjebilletter (utstederforskriften).

vekt i kjøretøygruppe M1<sup>5</sup>, 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. 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 benevningene 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
- Gass

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

#### *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 30 og 100 prosent i forhold til takstgruppeprisen etter brikkerabatt. Innføring av

---

<sup>5</sup> Kjøretøygruppe M1 omfatter biler for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet, og inkluderer de fleste bobiler og enkelte andre større personbiler.

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. 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.

#### 1.1.5 *Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojekt*

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 bompengeperioden, 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. Selv om en slik sammenligning kan være en indikator på den finansielle situasjonen til et prosjekt, er det nødvendig å se dette i sammenheng med annen informasjon fra bompengeselskapet for å få et bilde av den økonomiske tilstanden til prosjektet.

#### 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 bompengeprosjekter 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 byvekstvtaler (post 64). Ordningen gjelder for bompengeprosjekter 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 2022 ble det i tillegg til tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene bevilget ekstraordinære tilskudd til nedbetaling av gjeld i prosjektene rv 7/rv 13 Hardangerbrua og E6 Ringeby - Otta (strekningen Frya - Sjoa), jf. Prop. 1 S (2021-2022) og Innst. 13 S (2021-2022). I tillegg ble det bevilget tilskudd til E6 Kolomoen - Moelv for videreføring av fritak i bomstasjonene på fylkesveg.

#### 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 5.5.

## 2 Bompengeneinnkrevingen i 2022 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengeneinnkrevingen i 2022, i tillegg til historiske resultater, for utviklingen av antall bompengeprojekter og bomstasjoner, passeringer i bomstasjonene, bompengeneinntekter, driftskostnader og bompengeselskapenes lån og innskudd. I tillegg er det gitt en omtale av status på innkrevningstiden til bompengeprojektene, bompengeselskapenes måletallsindikatorer og en kort omtale om lokal drivstoffavgift.

Trafikken i bomstasjonene i 2020, 2021 og starten av 2022 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, AutoPASS Analytics. Ettersom denne endringen skjedde midt i 2021, er trafikkdata for dette året en sum av tall fra det gamle og nye systemet. Disse systemene er ikke oppbygde på samme måte, og alle tall fra og med 2021 er derfor ikke direkte sammenlignbare med trafikkdata fra tidligere år.

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 trafikkdata kun passeringer som er identifisert og gitt en pris. Tidligere inneholdt trafikkdata også passeringer som ikke var mulig å identifisere, og som ble avskrevet.

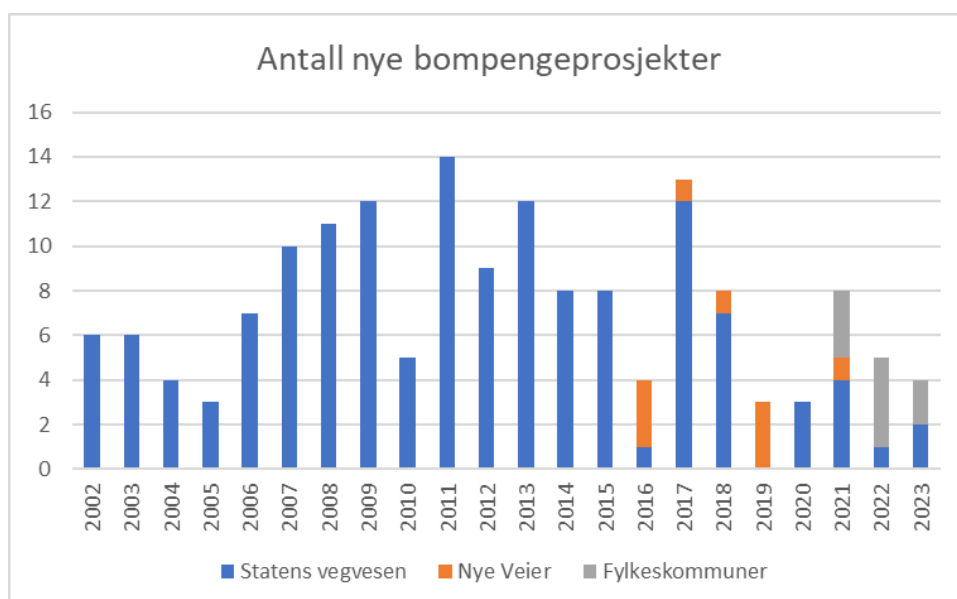
Det er innført miljødifferensierte takster i Bypakke Bergen (1.6.2018), Oslopakke 3 (1.10.2017) og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (1.9.2021). På grunn av begrensninger i rapporteringen i systemløsning som ble brukt til og med april 2021, rapporteres det ikke for miljøtakstklasser i perioden 2017-2021. Det oppgis derfor kun trafikkdata fordelt på takstgruppe 1 og 2 til og med 2021.

### 2.1 Bompengeprojekter og bomstasjoner

#### 2.1.1 Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget

Alle projekter 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 juli 2023. 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-juli 2023. Spesifisert pr. oppdragsgiver for bompengeprojektene.

### 2.1.2 Antall bompengeprosjekter

I 2022 var det bompengeskilting i 58 bompengeprosjekter.

I løpet av året ble innkrevingen avsluttet for prosjektet Vossapakko.

Innkreving startet for prosjektene E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest, E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum, Bypakke Ålesund, E6 Ulsberg - Melhus, fv 659 Nordøyvegen og E39 Svevatjørn - Rådal.

Tabell 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving hvert år for perioden 2012-2022, i tillegg til antall bompengeprosjekter som startet og avsluttet innkrevingen.

År	Antall bompengeprosjekter med innkreving	Antall nye bompengeprosjekter med oppstart av innkreving <sup>6</sup>	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	8
2021	61	3	0	9
2022	58	6	0	1

Tabell 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 2012-2022, 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 bompengeskilting i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengeskilting på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i tre prosjekter, og to

<sup>6</sup> I tillegg har det for enkelte år vært prosjekter som har gått over fra forhåndsinnkreving av bompenger på ferje til ordinær bompengeskilting på veg etter at vegprosjektene har vært ferdigstilt.

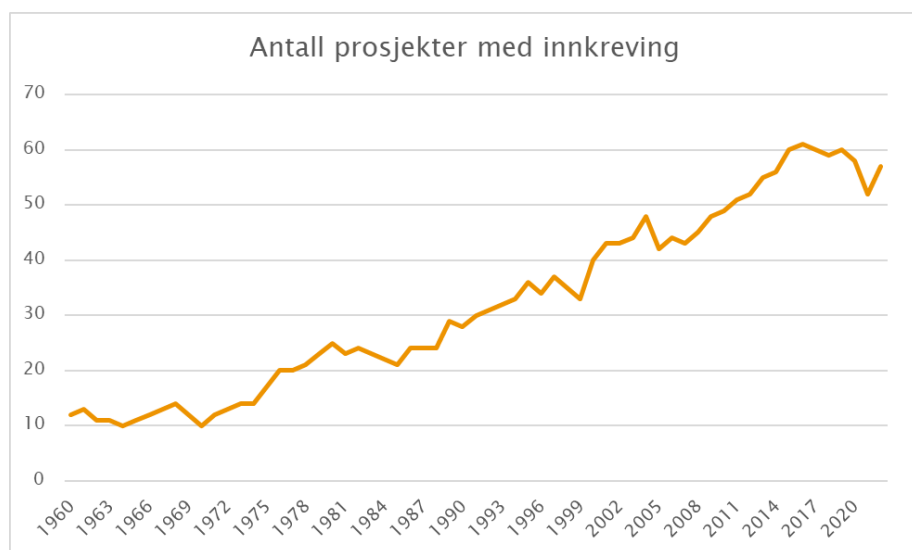
av disse hadde innkreving både på ferje og i bomstasjoner på veg. I prosjekter med bompengeneinnkreving på ferje innkreves bompengene som et tillegg til den regulære ferjebillett og betales til det regionale bompengeselskapet. I disse tilfellene benyttes ferjene som innkrevingpunkt, på samme måte som bomstasjoner på veg. En oversikt over hvilke bompengeprosjekter som har bompengeneinnkreving på ferje finnes i Tabell 45. Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompengeneinnkreving på veg, brukte AutoPASS.

Ved utgangen av 2022 hadde 57 prosjekter innkreving etter at ett prosjekt ble avviklet i løpet av året. Ved dette tidspunktet var totalt 69 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 12 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving. Tabell 46 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 2023 inkludert i samme tabell.

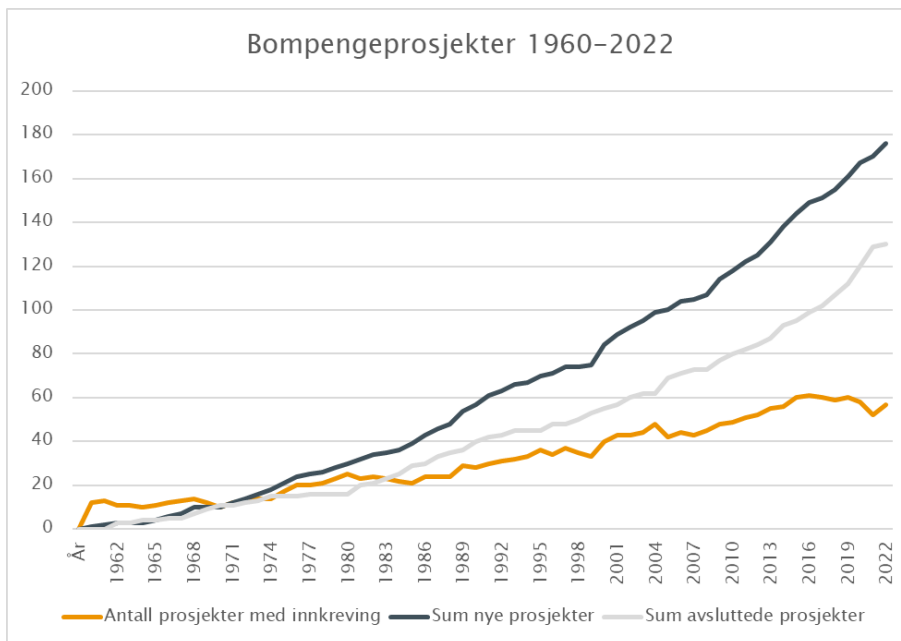
Tabell 45 gir en oversikt over alle bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2022, hvilket fylke og bompengeselskap de tilhørte, og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med bompengeneinnkreving for de ulike prosjektene.

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 2.8.

Figur 2 viser antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2022. Figur 3 viser antall bompengeprosjekter med innkreving i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i samme tidsperiode.



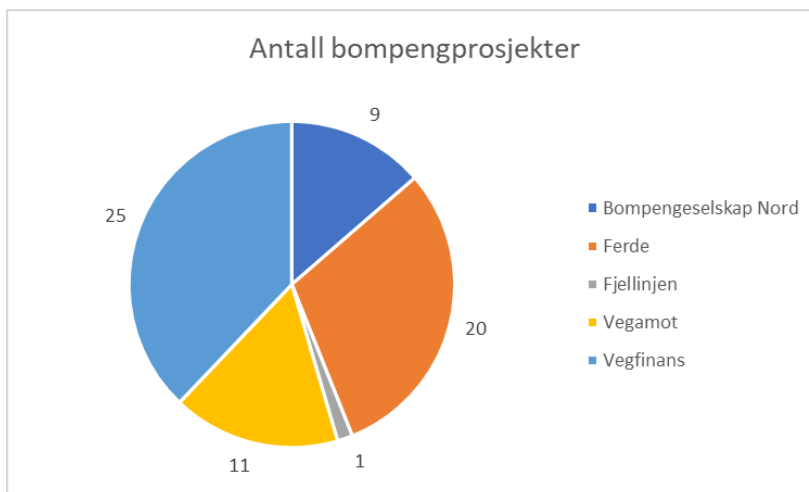
Figur 2 – Antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2022.



Figur 3 – Antall prosjekter med innkreving, i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i perioden 1960-2022.

Figur 4 viser hvordan antall bompengprosjekter fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2022. Dette inkluderer prosjekter med innkreving ved utgangen av 2022, prosjekter som ble avsluttet i løpet av året og prosjekter som enda ikke hadde startet innkreving i 2022.

De regionale bompengeselskapene forvalter et ulikt antall bompengprosjekter. 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 bompengprosjekt ligger under Fjellinjen (Oslo-pakke 3), men dette er det største prosjektet i landet målt i antall bomstasjoner, antall passeringer og passeringssinntekter. Vegamot og Bompengeselskap Nord har omtrent likt antall



Figur 4 – Antall bompengprosjekter i 2022 fordelt på de regionale bompengeselskapene.

prosjekter i sine porteføljer, og for begge er rundt halvparten riksvegprosjekter. Begge har i tillegg både bomringer og fylkesvegprosjekter. Ferde og Vegfinans er de to selskapene som forvalter flest bompengprosjekter. Vegfinans har flest riksvegprosjekter, mens Ferde har en mer lik fordeling mellom de ulike kategoriene. For en detaljert oversikt over hvilke bompengprosjekter som tilhører de ulike regionale bompengeselskapene og om de er definert som bomringer, riks- eller fylkesvegprosjekter, se Tabell 45, i tillegg til en beskrivelse i kapittel 2.2.1.

### 2.1.3 Antall bomstasjoner

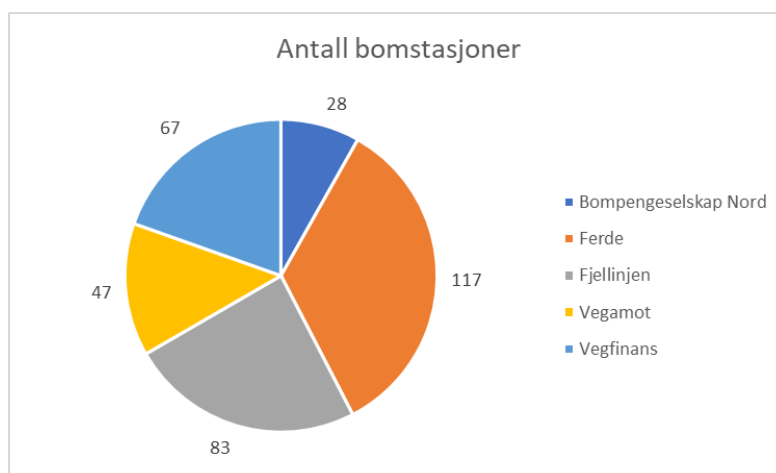
I løpet av 2022 var det innkreving i 342 bomstasjoner fordelt på om lag 740 innkrevingfelt, og det var i tillegg bompengeneinnkreving på 4 ferjestrekninger. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004-2022, og oppgir antall bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Tabellen viser også antall ferjestrekninger der det var innkreving i perioden 2011-2022.

År	Antall bomstasjoner <sup>7</sup>	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
2022	342	4

Tabell 2 – Antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving pr. år i perioden 2004-2022. Antall ferjestrekninger med bompengeneinnkreving er kun oppgitt for perioden 2011-2022.

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



Figur 5 – Fordeling av antall bomstasjoner mellom de regionale bompengeselskapene.

<sup>7</sup> 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.

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 2022.

Hvilke typer prosjekter som de regionale bompengeselskapene forvalter gjenspeiles i fordelingen av bomstasjonene mellom selskapene, jf. Figur 5. Bomringer har i hovedsak flere bomstasjoner enn andre typer 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

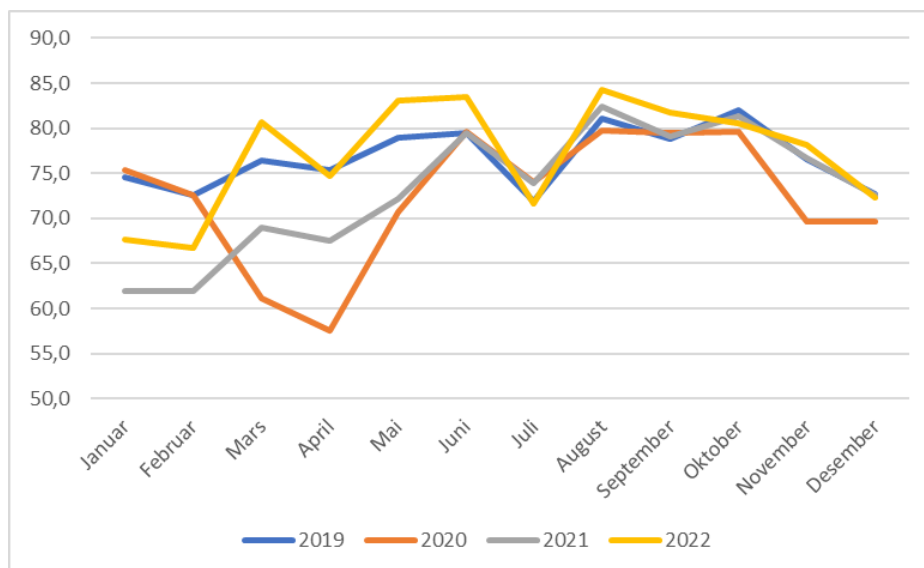
### 2.2.1 Antall passeringer

I 2022 var det registrert 1 048 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeneinnkreving. Dette er en økning på 68 millioner passeringer sammenlignet med 2021. Det har vært en økning i antall passeringer i de fleste prosjekter i 2022 sammenlignet med 2021, og det har i tillegg vært oppstart av innkreving i to bypakker som har bidratt til trafikkøkningen.

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. Trafikken i de største byene ble sterkt påvirket av nedstengning og påbud om hjemmekontor.

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. Smitteverntiltakene ble opphevet i februar i 2022, og for de resterende månedene i 2022 har det vært en trafikkøkning for alle bompengeprojekter med sammenlignbare tall, også sett i forhold til trafikk tall for 2019.

Figur 6 viser trafikken i bomstasjonene pr. måned for årene 2019-2022. Kun prosjekter med sammenlignbare tall for alle fire årene er inkludert i denne beregningen, det vil si kun prosjekter som hadde innkreving hele året og som ikke hadde endringer i antall bomstasjoner. I tillegg er det lagt inn estimater for enkelte måneder i 2019 før oppstart av innkreving og etablering av nye bomstasjoner for Bybakke Bergen, Oslopakke 3 trinn 2 og Bypakke Nedre Glomma. Med utgangspunkt i disse prosjektene var reduksjonen i antall passeringer på landsbasis fra 2019 til 2020 på 5,6 prosent. I 2021 økte trafikken med 1,0 prosent sammenlignet med 2020, mens økningen i 2022 i forhold til 2021 var 5,4 prosent. En sammenligning mellom 2022 og 2019 viser en økning på 0,5 prosent.



Figur 6 – Antall passeringer pr. måned for årene 2019-2022. Kun passeringer i prosjekter med sammenlignbare tall for disse årene er inkludert. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Tabell 3 - Tabell 6 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving, for perioden 2014-2022. Se Tabell 45 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2022, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengeneinnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Passeringene i bomstasjoner og på ferje med bompengeneinnkreving var fordelt på 93,1 prosent i takstgruppe 1 og 6,9 prosent i takstgruppe 2, som er en økning i andelen passeringer i takstgruppe 1 sammenlignet med de siste årene. Det er kun små endringer i de fleste prosjektene, og de fleste bomringene har hatt en økning i 2022 i andelen passeringer med takstgruppe 1.

Andelen bompengepasseringer som ble gjort på ferjestrekninger med bompengeneinnkreving var på 0,3 prosent i 2022. Denne andelen har vært under én prosent i perioden 2014-2022.

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 %
2022	976 614	71 836	1 048 450	93,1 %	6,9 %

Tabell 3 – 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).



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 %
2022	1 045 760	2 690	1 048 450	99,7 %	0,3 %

Tabell 4 – Antall passeringer fordelt på bomstasjoner og ferjer med bompengeneinnkreving. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

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 %
2022	974 291	71 470	1 045 760	93,2 %	6,8 %

Tabell 5 – Antall passeringer i bomstasjoner, fordelt på takstgruppe 1 og 2. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

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 %
2022	2 324	367	2 690	86,4 %	13,6 %

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

Tabell 7 viser antall passeringer fordelt på takstklasser for prosjektene som har miljødifferensierte takster<sup>8</sup>. Passeringer i prosjekter uten miljødifferensiering registreres kun som tilhørende i takstgruppe 1 eller 2, og oppgis samlet uten en spesifisert takstklasse. Passeringer med nullutslippskjøretøy i alle bompengeprojekter er beskrevet i kapitlene 2.2.4 og 5.6.

<sup>8</sup> Bypakke Bergen, Oslopakke 3 og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

	Takstgruppe 1				Takstgruppe 2				
	Diesel	Andre <sup>9</sup>	Null-utslipp	Uten miljødiff. <sup>10</sup>	Euro VI	Andre <sup>9</sup>	Pre-Euro VI	Null-utslipp	Uten miljødiff. <sup>10</sup>
<b>2022</b>	153 004	133 806	160 629	529 174	25 402	3 314	2 985	2 114	38 021

Tabell 7 – Antall passeringer i bomstasjoner fordelt på miljøtakstklasser for de prosjektene som har miljødifferensiering. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: AutoPASS Analytics, Rapporter fra bompengeselskapene).

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 rundt en million kjøretøy pr. døgn. De største bomringene har en ÅDT på over 200 000, mens man finner lavest ÅDT på enkelte fylkesvegprosjekter med kun én bomstasjon. Tabell 8 viser antall bompengeprosjekter pr. ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT<sup>11</sup>. Reduksjon i antall prosjekter med ÅDT under 2 000 passeringer i 2021 og 2022 skyldes avvikling av innkrevingen i flere prosjekter med lav trafikk i 2020 og 2021.

År	0 - 2 000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000
<b>2014</b>	17	18	8	13	6
<b>2015</b>	14	17	8	7	11
<b>2016</b>	14	15	9	10	12
<b>2017</b>	13	15	9	10	11
<b>2018</b>	11	15	10	10	11
<b>2019</b>	10	15	10	13	11
<b>2020</b>	11	16	11	12	11
<b>2021</b>	5	18	8	13	12
<b>2022</b>	3	14	8	16	12

Tabell 8 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på kategorier av årsdøgntrafikk (ÅDT). (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Tabell 9 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2022. Prosjektene som er definert som bomringer, inkluderer for 2022: Bypakke Bergen, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nedre Glomma, Bypakke Nord-Jæren, Bypakke Ålesund, 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 45 for en komplett liste over hvilke prosjekter som er definert som bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Det var 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 var det en økning i antall passeringer totalt for bomringene. Økningen for fylkesvegprosjekter i 2020 skyldes i hovedsak oppstart av Nordhordlandspakken. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 startet innkreving i 2021 og Bypakke Ålesund i 2022, og dette hadde en innvirkning på tallene for bomringer i 2022.

<sup>9</sup> Takstklassen «andre» inneholder passeringer med kjøretøy som ikke faller inn under de andre takstklassene, f.eks. bensin, ladbar hybrid og gass.

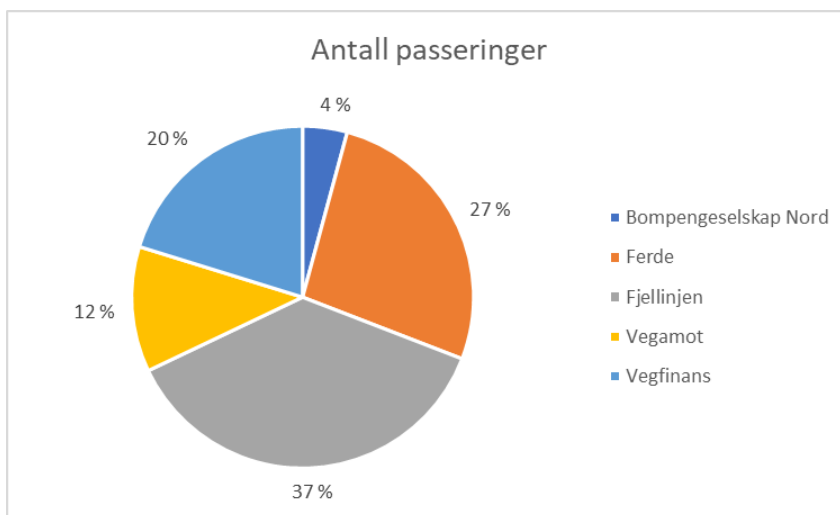
<sup>10</sup> Antall passeringer i prosjekter som ikke har miljødifferensiering.

<sup>11</sup> I denne opptellingen er ikke de strekningsvise prosjektene E18 Gulli - Langangen, E6 Gardermoen - Kolomoen og E16 Kongsvingervegen (E16 Kløfta - Nybakk og E16 Kongsvinger - Slomarka) splittet i flere prosjekter. Sum vil derfor avvike fra antall prosjekter med innkreving.

	Bomringer		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 %
2022	797 201	76,0 %	212 944	20,3 %	38 305	3,7 %

Tabell 9 – Fordeling av antall passeringer i bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter, og andel av totalt antall passeringer de enkelte årene. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Figur 7 viser hvordan totalt antall passeringer er fordelt mellom bompengeselskapene i 2022.



Figur 7 – Fordeling mellom bompengeselskapene av totalt antall passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

### 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 2022 brukte alle bomstasjoner på offentlig veg AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Tabell 10 viser andelen passeringer som er tilknyttet en brukeravtale i perioden 2015-2022. Denne avtaleandelen er beregnet fra passeringer i bomstasjonene som bruker AutoPASS, og inkluderer ikke ferjestrekninger med bompengeneinnkreving. I 2022 var denne andelen på 90,9 prosent, og den har hatt en årlig økning siden 2017.

Avtaleandelen er noe høyere i bomringer enn i riks- og fylkesvegprosjekter, hvor andelen var henholdsvis 92,7, 83,9 og 92,2 prosent. Brukerne har rabatter som timesregel og passeringstak i

År	Avtaleandel (prosent)
2015	83,9
2016	84,6
2017	84,1
2018	86,6
2019	88,3
2020	89,7
2021 <sup>12</sup>	90,8
2022	90,9

Tabell 10 – Avtaleandel, dvs. antall passeringer der brukeravtale er registrert i forhold til totalt antall passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

bomringene, 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 bomringer. Flere riks- og fylkesvegprosjekter har passeringstak, men kun et fåtall har timesregel.

Avtaleandelen for takstgruppe 1 var på 90,3 prosent, mens den var på 98,5 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.

Passeringer kan være tilknyttet en gyldig brukeravtale selv om brikken ikke blir registrert ved passering av bomstasjonen. Årsaker til at brikken ikke blir registrert kan være flere, f.eks. feil på brikken (f.eks. utgått batteri), feilplassert brikke, frontruter som forhindrer at brikke blir avlest korrekt, feil på vegkantutstyret eller at bruker ikke har installert brikke i kjøretøyet. Dette betyr at andelen som passerer bomstasjonen som har brukeravtale avviker fra andelen passeringer med brikke. Tabell 11 viser andelen passeringer der avtale var registrert på kjøretøyet, mens brikke ikke ble registrert ved passering i bomstasjonen. Denne andelen har hatt en årlig økning i tidsperioden 2017-2022. Hvis man ser kun på takstgruppe 2, var mer enn 90 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

År	Med avtale, uten brikke (av totalt antall passeringer)	Med avtale, uten brikke (av totalt antall passeringer uten brikke)
2017	10 %	44 %
2018	10 %	47 %
2019	12 %	56 %
2020	14 %	63 %
2021 <sup>13</sup>	17,3 %	65,1 %
2022	19,7 %	68,4 %

Tabell 11 – Andel passeringer med avtale, der brikke ikke er registrert. Oppgitt i prosent av totalt antall passeringer og totalt antall passeringer uten brikke. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics).

### 2.2.3 Passeringer som ikke belastes bompenger

I henhold til takstretninglinjene<sup>1</sup> 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 12 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 2022 utgjorde disse fritakene og rabattene om lag 367 millioner passeringer, som tilsvarer 35 prosent av alle passeringer.

<sup>12</sup> Avtaleandel for 2021 er basert på passeringer i perioden mai-desember.

<sup>13</sup> Andelen for 2021 er basert på passeringer i perioden mai-desember.

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
2022	277	24	39	28

Tabell 12 – Oversikt over antall fritakspasseringer og passeringer som ikke blir belastet bompenger på grunn av ulike rabattordninger. Tall for enkelte kategorier er ikke tilgjengelig for alle år. Oppgitt i millioner passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics).

Hvis man ser på fordelingen av alle passeringer som ikke ble belastet bompenger i de ulike prosjektene, var 89 prosent av passeringene i bomringer, 7 prosent i riksvegprosjekter og 4 prosent i fylkesvegprosjekter. I bomringene var 41 prosent av passeringene ikke belastet bompenger, mens dette var 13 prosent i riksvegprosjekter og 34 prosent i fylkesvegprosjekter. Alle bomringer har både timesregel og passeringstak, som bidrar til at mange passeringer ikke belastes bompenger. Etter at 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 hadde fortsatt enkelte fylkesvegprosjekter 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy i 2022.

Passeringer med kjøretøy som er fritatt betaling av bompenger utgjorde 7,5 prosent av totalt antall passeringer som ikke ble belastet bompenger, og 2,6 prosent av totalt antall passeringer. Det er estimert at verdien på disse passeringene er om lag 500-600 millioner kroner.

Det var en stor årlig økning i perioden 2019-2020 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 bompengeprosjekter på offentlig veg gis nullutslippskjøretøy 30-100 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) og Innst. 380 S (2017-2018), i tillegg til Prop. 1 S (2022-2023) og Innst. 13 S (2022-2023) for detaljer. Se også kapittel 1.1.3.4.

For bompengeprojektene som hadde innkreving ved utgangen av 2022, hadde 33 prosjekter innført betaling for nullutslippskjøretøy. Se Tabell 50 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 bompengeselskapenes sentralsystem 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.

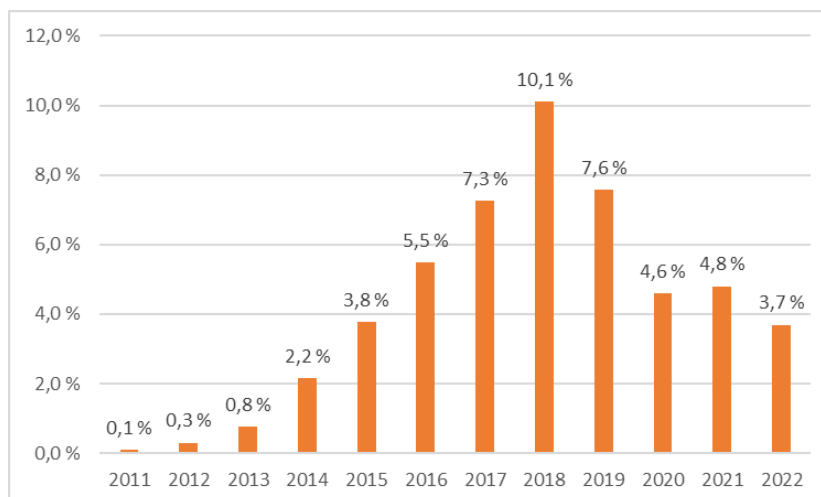
Etter innføringen av ny systemløsning er totaltall for passeringer med nullutslippskjøretøy tilgjengelig. Se Tabell 13 for en oversikt over totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy fra og med 2021, og Tabell 50 for andelen passeringer med nullutslippskjøretøy i de ulike bompengeprojektene.

År	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2021 <sup>14</sup>	225	23 %
2022	292	28 %

Tabell 13 – Totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy og andel av totalt antall passeringer. Antall er oppgitt i millioner passeringer. (Kilde: AutoPASS Analytics).

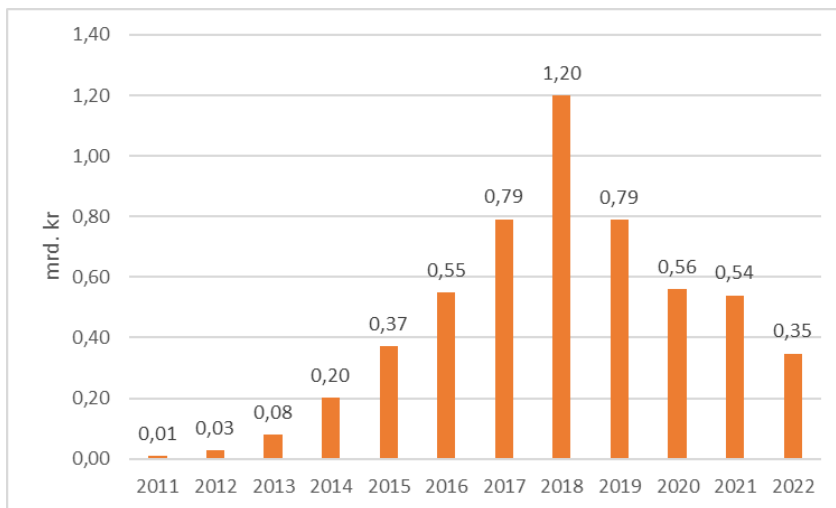
Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger hadde en sterk økning fram til 2018. I 2019-2022 ble det innført betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter. Tabell 12 angir antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger i perioden 2011-2022. Se Figur 8 for en utvikling i andelen passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011-2022.

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 350 millioner kroner i 2022. Dette utgjorde om lag tre prosent av de totale passeringsinntektene. Etersom det er innført betaling for nullutslippskjøretøy i 2019-2022 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 9 viser utviklingen på beregnet verdi på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger i perioden 2011-2022.



Figur 8 – Andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke var belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2011-2022. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

<sup>14</sup> Tall for 2021 er basert på andel passeringer med nullutslippskjøretøy i perioden mai-desember.



Figur 9 – Beregnet verdi på passeringer med nullutslippkjøretøy som ikke ble belastet bompenger. Oppgitt i løpende mrd. kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Som beskrevet over gis nullutslippkjøretøy 30-100 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 50 gis i hovedsak kjøretøy i takstgruppe 1 i dag en rabatt på 50 prosent. Dette innebærer at det genereres mindre inntekter fra nullutslippkjøretøy enn konvensjonelle kjøretøy. For 2022 anslås det grovt at passeringssinntektene ville ha vært om lag 2,1 mrd. kr høyere om nullutslippkjøretøy 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 nullutslippkjøretøy har avtale og får 20 prosent rabatt; tatt utgangspunkt i takst ved utgangen av 2022 eller takst som gjaldt ved avslutning av innkrevingen, 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 2022; 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 og utenlandsregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i bomstasjonene var om lag 23,2 millioner, som tilsvarer 2,2 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Tabell 14 viser antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i perioden 2013-2022, i tillegg til andel av totalt antall passeringer. Det var en reduksjon i antall passeringer i 2020 og 2021 på grunn av stengte grenser i forbindelse med koronasituasjonen.

År	Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2013	11,2	2,4 %
2014	11,9	2,3 %
2015	16,6	2,8 %
2016	17,6	2,8 %
2017	20,1	3,1 %
2018	19,3	2,9 %
2019	22,7	2,6 %
2020	20,2	2,0 %
2021 <sup>15</sup>	17,7	1,8 %
2022	23,2	2,2 %

Tabell 14 – Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy og andel av totalt antall passeringer. (Kilder: Euro Parking Collection, Turistløsningen, CS Norge, AutoPASS formidlingsentral, rapporter fra bompengeselskap, AutoPASS Analytics).

Etter at utstedervirksomheten ble 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. Tabell 15 viser fordelingen mellom passeringer som hadde brukeravtale og de uten avtale, der eier av kjøretøyet ble tilsendt faktura. Denne fordelingen er spesifisert for passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy og takstgruppe 1 og 2. De fleste kjøretøy i takstgruppe 2 har brukeravtale, ettersom de omfattes av ordningen med obligatorisk brikke.

	Passering belastet brukeravtale	Passering belastet eier av kjøretøy
<b>Takstgruppe 1, norsk</b>	91,5 %	8,5 %
<b>Takstgruppe 2, norsk</b>	98,6 %	1,4 %
<b>Takstgruppe 1, utenlandsk</b>	20,6 %	79,4 %
<b>Takstgruppe 2, utenlandsk</b>	97,3 %	2,7 %

Tabell 15 – Andel passeringer i 2022 som ble belastet brukeravtale eller eier av kjøretøyet, spesifisert for begge takstgrupper og om kjøretøy var registrert i Norge eller utlandet. (Kilde: AutoPASS Analytics)

Gjennomsnittlig betalingsgrad, basert på betalingsgrad hos de fem regionale bompengeselskapene, var for norske kjøretøy i takstgruppe 1 uten avtale på 87 prosent, mens takstgruppe 2 hadde en betalingsgrad på 91 prosent.

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 2022 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 var på om lag 50 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 andel, om lag 0,02 prosent av totalt antall passeringer i 2022. Hvis man ser på passeringer med

<sup>15</sup> Antall og andel passeringer for 2021 er beregnet basert på tall for mai-desember.



utenlandsregistrerte kjøretøy der det har vært mulig å fakturere eier av kjøretøyet, er betalingsgraden i gjennomsnitt rundt 80-90 prosent.

### 2.3 Bompenginntekter

I 2022 var de totale passeringsinntektene, det vil si innbetalte bompenger fra passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompenginnkreving, på 12,7 milliarder kroner, mens i 2021 var de på 11,7 milliarder kroner. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 14,0 milliarder kroner i 2022. Tabell 29 viser utviklingen i passeringsinntekter og driftsinntekter siden 2002. Tabell 16 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015-2022 spesifisert for passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, inntekter fra tilleggsavgifter, purregebyr og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner, inkludert tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, som beskrevet i kapittel 1.1.6. 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 bompenginnkrevingen for enkelte prosjekter.

År	Passeringsinntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	Passeringsinntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	Bompenginntekter på ferje	Sum passeringsinntekter	Inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer, utsteder-godtgjørelse	Andre driftsinntekter <sup>16</sup>	Sum driftsinntekter
2015	7 684 408	1 249 609	201 370	9 135 387	192 356	106 375	9 434 118
2016	8 145 453	1 237 505	207 899	9 590 858	228 678	108 427	9 927 963
2017	8 499 657	1 481 378	195 845	10 176 879	245 432	70 273	10 492 585
2018	8 854 272	1 557 629	200 282	10 612 183	173 475	543 780	11 329 438
2019	9 486 142	1 759 303	184 628	11 430 073	142 182	819 301	12 391 556
2020	9 388 739	1 803 970	169 128	11 361 838	93 922	1 634 030	13 089 790
2021	9 768 450	1 811 863	148 629	11 728 941	54 847	2 332 241	14 116 029
2022	10 712 207	1 848 741	151 788	12 712 737	8 851	1 252 795	13 974 383

Tabell 16 – Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompenginntekter på ferje, inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer og utstedergodtgjørelse, i tillegg til andre inntekter. Oppgitt i løpende 1 000 kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

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. Enkelte prosjekter har også blitt tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene, som har hatt innvirkning på passeringsinntektene.

Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 85,1 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 14,9 prosent. Dette er en økning for takstgruppe 1, som vi også ser for antall passeringer. Tabell 17 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2014-2022. Konsekvenser for trafikken på grunn av koronatiltakene antas å ha påvirket denne fordelingen i perioden 2020-2022.

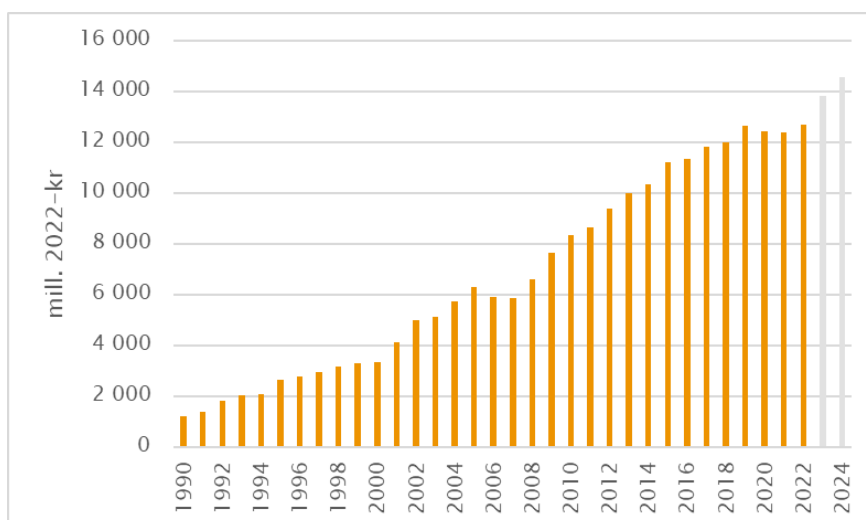
<sup>16</sup> Andre driftsinntekter er korrigert for gevinst ved salg av utsteder for 2021 og 2022, som beskrevet i kapittel 2.5.1.

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
2022	85,1	14,9

Tabell 17 – Fordeling av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Figur 10 viser utviklingen av passeringsinntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2022-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2023 og 2024. I denne perioden har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 350 millioner kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år frem til 2019, og gjennomsnittlig årlig øking for perioden 2008-2022 var om lag 430 millioner kroner.

Prognosene for passeringsinntekter i 2023 og 2024 er på henholdsvis 14,7 og 16,0 milliarder kroner. Forventet inntektsøkning skyldes i hovedsak prognoser for Oslo-pakke 3, i tillegg til oppstart av innkreving for Bypakke Ålesund, Bypakke Tenk Tromsø, Bypakke Nedre Glomma fase 2 og flere riksvegprosjekter.



Figur 10 – Passeringsinntekter pr. år i perioden 1990-2022, oppgitt i millioner 2022-kroner. I tillegg er prognoser for 2023 og 2024 oppgitt. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013)).

Den gjennomsnittlige inntekten pr. passering var på 12,13 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes

passeringsinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer som ikke er belastet bompenger. Tabell 18 viser utviklingen siden 2013. I perioden 2020-2022 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 brukeravtale<sup>17</sup>, og dette vil derfor også bidra til reduksjonen i gjennomsnittlig inntekt pr. passering.

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
2022	12,13

Tabell 18 – Gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Oppgitt i løpende kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Gjennomsnittlig inntekt pr. passering varierte mellom et minimum på rundt 5 kroner og et maksimum på 174 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 19 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	19	10	5	9
2015	16	18	11	4	8
2016	21	20	8	6	5
2017	21	18	8	4	7
2018	19	22	5	4	7
2019	22	22	4	6	5
2020	21	26	5	5	4
2021	21	21	8	4	2
2022	25	16	6	4	2

Tabell 19 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Inntekt pr. passering er oppgitt i 2022-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

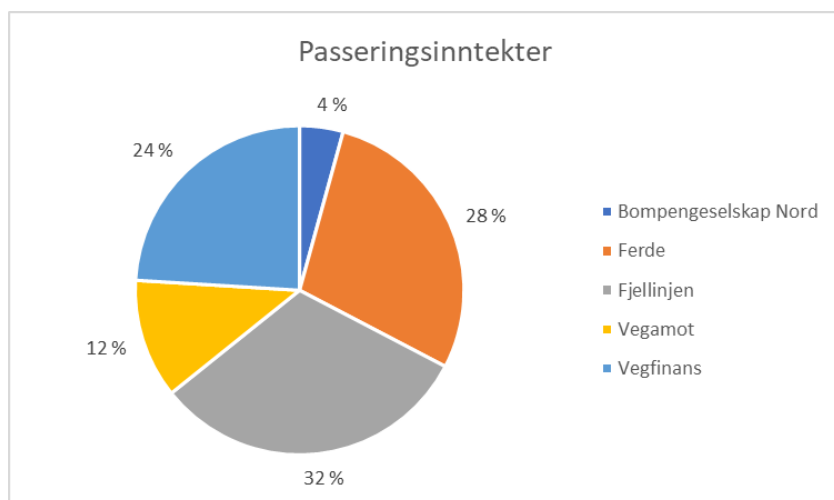
Tabell 20 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Hvordan prosjektene er definert er listet i Tabell 45 og ytterligere beskrevet i kapittel 2.2.1. På grunn av oppstart innkreving i flere bomringer, har inntektene i denne kategorien økt i perioden 2017-2019. Etter en periode der inntektene i bomringene var påvirket av koronatiltakene, har de igjen økt i 2022, også påvirket av oppstart av innkreving i Bypakke Ålesund og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Det har vært en oppstart av flere riksvegprosjekter, i tillegg til at man ser en effekt fra oppheving av koronatiltakene for flere av disse prosjektene også. For fylkesvegprosjekter har det vært en reduksjon i 2021 og 2022 etter at innkrevingen i flere prosjekter ble avsluttet i 2021, i tillegg til at Fosenpakken mottok tilskudd mot å redusere takstene. Det er forventet kun mindre endringer i denne fordelingen av inntektene i 2023 og 2024, men en økning i inntektene for alle kategoriene.

<sup>17</sup> I bypakker med miljødifferensierte takster er det en egen takst for nullutslippskjøretøy, uavhengig om det finnes en gyldig brukeravtale.

	Bomringer		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 %
2022	8 061	63,4 %	3 899	30,7 %	753	5,9 %

Tabell 20 – Fordeling av passeringssinntekter i bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Figur 11 viser hvordan de totale passeringssinntektene i 2022 er fordelt mellom bompengeselskapene.



Figur 11 – Fordeling av passeringssinntekter mellom bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Som sett tidligere er det flest passeringer i bomringene, og i underkant av to tredjedeler av passeringssinntektene er i denne typen bompengeprosjekter. Det er derimot flest prosjekter på riks- og fylkesveg. Tabell 21 viser hvordan passeringssinntektene i bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter var fordelt på bompengeselskapene.

Bompengeselskap	Bomringer	Fylkesvegprosjekter	Riksvegprosjekter
Bompengeselskap Nord	3,3 %	9,3 %	5,4 %
Ferde	30,6 %	46,9 %	20,3 %
Fjellinjen	49,8 %	0,0 %	0,0 %
Vegamot	11,0 %	30,9 %	9,5 %
Vegfinans	5,3 %	12,8 %	64,8 %
<b>Totalsum</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Tabell 21 – Oversikt over hvordan passeringssinntektene i 2022 for bomringer, fylkes- og riksvegprosjekter var fordelt på de ulike bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Tabell 22 viser hvordan passeringssinntektene i de ulike bompengeselskapene fordelte seg på bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter.

	Bompengeselskap Nord	Ferde	Fjellinjen	Vegamot	Vegfinans
<b>Bomringer</b>	48,3 %	68,3 %	100,0 %	59,6 %	14,1 %
<b>Fylkesvegprosjekter</b>	12,8 %	9,8 %	0,0 %	15,6 %	3,2 %
<b>Riksvegprosjekter</b>	38,9 %	21,9 %	0,0 %	24,7 %	82,8 %
<b>Totalsum</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Tabell 22 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i bompengeselskapene fordelte seg på bomringer, fylkes- og riksvegprosjekter. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Figur 12 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 2022 var det bompengeneinnkreving i alle fylker.

	Andel passeringsinntekter
Oslo/Viken	31,6 %
Vestland	12,8 %
Rogaland	12,0 %
Trøndelag	10,6 %
Innlandet	6,8 %
Vestfold og Telemark	6,7 %
Viken/Innlandet	6,1 %
Viken	4,5 %
Agder	3,5 %
Nordland	3,5 %
Møre og Romsdal	1,2 %
Troms og Finnmark	0,8 %
<b>Totalsum</b>	<b>100,0 %</b>

Figur 12 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene i 2022. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

## 2.4 Driftskostnader

Driftskostnadene rapportert fra bompengeselskapene er delt opp i lønnskostnader (lønn til ansatte, styrehonorarer, arbeidsgiveravgift, etc.), administrasjonskostnader (kostnader relatert til administrasjon og drift av selskapene: regnskapsføring, revisjon, seminar/kurs, reiser, kontorkostnader, møter, advokattjenester, etc.), innkrevingskostnader (kostnader relatert til drift av selskapenes bomstasjoner og innkreving av bompenger: driftstjenester, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utstederkostnader, inndrivelseskostnader, 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 2022 var det 58 bompengeprosjekter som hadde innkreving av bompenger. Driftskostnadene for disse bompengeprojektene var 900 millioner kroner uten avskrivninger og 1 036 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 23 viser utviklingen fra 2013-2022 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 24 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
2022	158 617	526 188	215 233	-	136 046

Tabell 23 – Oversikt over de ulike postene for driftskostnader. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

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
2022	684 805	900 038	1 036 084

Tabell 24 – Oversikt over totale driftskostnader med og uten avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til driftskostnader eksklusive både tap på krav og avskrivninger. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Hvis man ser på de totale driftskostnadene i perioden 2015-2022, var det en stor reduksjon fra 2015 til 2016. I perioden 2016-2018 holdt driftskostnadene seg stabile, før de økte i 2019 og i 2020-2022 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 prosjektet<sup>18</sup>. 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 tilknyttet Oslopakke 3. I disse bypakkene var det store endringer i perioden 2018-2019. Økningen var 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, var det en økning i avskrivningene. I 2022 har det vært en reduksjon i driftskostnadene totalt sammenlignet med 2021. Dette skyldes større reduksjoner i både lønns- og administrasjonskostnader og

<sup>18</sup> 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.

innkrevingskostnader. Avskrivninger har økt noe, som skyldes en økning i de fleste prosjektene. Dette skyldes i stor grad et helt års avskrivning av nye systemløsninger som ble innført i 2021.

Etter utskillelse av utstedervirksomheten i bompengeselskapene, er det utsteder som krever inn bompenger fra kunder med brukeraftale. Dette har ført til en reduksjon i kostnader knyttet til administrasjon og fakturering. Dette har også ført til at det ikke lenger er risiko for tap på krav mot avtalekunder, og det avsettes ikke for forventet tap for inntekter som kommer fra utsteder. Kostnadsposten tap på krav har likevel hatt en betydelig økning sammenlignet med 2021. Dette har flere årsaker. En høyere omsetning fra kunder uten brukeraftale (fullpriskunder) har gitt en økt avsetning for tap på krav, og skyldes spesielt at etter koronarestriksjonene ble opphevet økte antall fullprispasseringer med utenlandsregistrerte kjøretøy. Utstedernes terminering av brukeraftaler med kunder med betalingsutfordringer har også bidratt til økningen, ettersom dette innebærer at disse blir fullpriskunder. I tillegg har enkelte selskap endret sin modell for vurdering av tap på krav, som har hatt innvirkning på totalt avsatt beløp.

I perioden 2017-2022 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 eier 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 23, mens tap på krav som andel av passeringsinntekter og driftskostnader eksklusive og inklusive avskrivninger er oppgitt i Tabell 25.

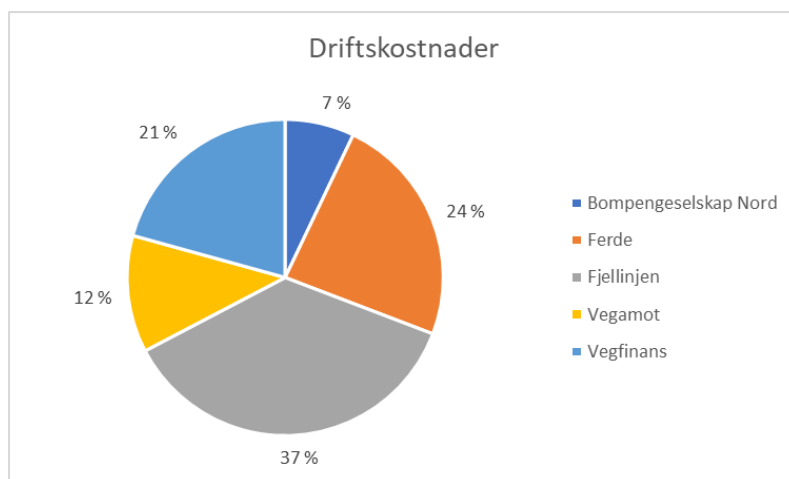
År	Tap på krav som andel av passeringsinntekter	Tap på krav som andel av driftskostnader, ekskl. avskrivninger	Tap på krav som andel av driftskostnader, inkl. avskrivninger
2013	1,4 %	15 %	13 %
2014	0,8 %	10 %	9 %
2015	0,9 %	11 %	9 %
2016	0,8 %	10 %	9 %
2017	0,9 %	12 %	11 %
2018	0,9 %	13 %	12 %
2019	1,5 %	20 %	18 %
2020	1,2 %	16 %	14 %
2021	1,1 %	14 %	12 %
2022	1,7 %	24 %	21 %

Tabell 25 – Tap på krav som andel av passeringsinntekter og som andel av driftskostnader ekskl. og inkl. avskrivninger. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

På grunn av utfordringene med sammenligning av resultatene for tap på krav og avskrivninger, er utvikling av driftskostnader eksklusiv disse to postene oppgitt i Tabell 24. 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 eksklusiv avskrivninger og tap på krav mellom 2021 og 2022, har kostnadene blitt redusert med om lag 153 mill. 2022-kr. Det har vært en reduksjon i mer enn halvparten av prosjektene sammenlignet med 2021, mens de resterende prosjektene har hatt en økning.

De totale kostnadene som ble belastet bompengeselskapene av Statens vegvesen i 2022, til utvikling og drift av nye systemløsninger, var på om lag 150 millioner kroner. Dette utgjorde 14 prosent av de totale driftskostnadene.

Figur 13 viser fordelingen av driftskostnadene mellom de regionale bompengeselskapene i 2022. Figuren viser totale driftskostnader, inklusive avskrivninger.



Figur 13 – Fordeling av driftskostnader mellom bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### 2.4.1 Driftskostnader pr. passering

Tabell 26 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering i perioden 2002-2022. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og tall for perioden 2012-2022 er beregnet fra alle bompengeprosjekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er oppgitt i tusen 2022-kroner.



Driftskostnad pr. passering for alle bompengeprosjekter med innkreving var 0,99 kroner i 2022, en reduksjon på 14 øre sammenlignet med 2021.

År	Antall prosjekter	Antall passeringer (1 000)	Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) (1 000 2022-kr)	Gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering (2022-kr)
2002	40	228 254	655 019	2,87
2003	44	239 229	646 077	2,70
2004	45	267 340	683 643	2,56
2005	46	295 014	708 607	2,40
2006	46	275 086	720 206	2,62
2007	44	292 622	707 757	2,42
2008	43	319 574	791 918	2,48
2009	43	368 959	986 766	2,67
2010	50	418 546	1 066 620	2,55
2011	46	441 716	1 076 661	2,44
2012	49	464 132	1 044 009	2,25
2013	50	474 403	1 091 510	2,30
2014	52	510 472	960 296	1,88
2015	50	591 119	1 128 512	1,91
2016	53	638 229	951 745	1,49
2017	63	654 971	953 624	1,46
2018	62	656 486	959 038	1,46
2019	64	880 228	1 072 983	1,22
2020	66	986 114	1 104 048	1,12
2021	61	980 273	1 103 492	1,13
2022	58	1 048 450	1 036 084	0,99

Tabell 26 – Oversikt over antall (1 000) passeringer, driftskostnader og driftskostnad pr. passering, oppgitt i 2022-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og rapportering fra bompengeselskapene i perioden 2012-2022).

Hvis man beregner driftskostnad pr. passering uten avskrivninger, får man 0,86 kroner for alle prosjektene med innkreving. Dette nøkkeltallet har gradvis blitt redusert siden 2013, se Tabell 27. 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 0,65 kroner i 2022, og man ser her en reduksjon omtrent hvert år i denne perioden. Etter tre år med stabile tall på dette nøkkeltallet for årene 2019-2020, er det en reduksjon på 24 prosent fra 2021 til 2022.

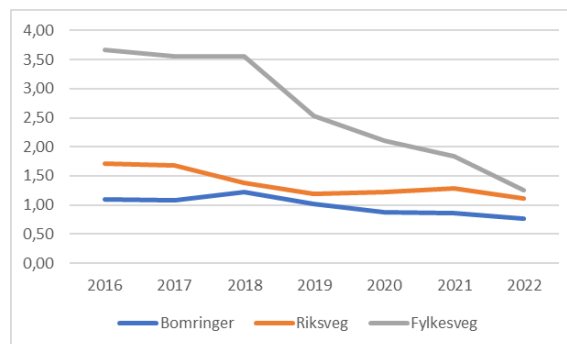
År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2022-kr	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger og tap på krav) pr. passering, 2022-kr
2013	2,00	1,71
2014	1,70	1,54
2015	1,58	1,40
2016	1,39	1,25
2017	1,36	1,20
2018	1,37	1,19
2019	1,11	0,88
2020	1,00	0,84
2021	0,99	0,85
2022	0,86	0,65

Tabell 27 – Driftskostnad pr. passering, ekskl. avskrivninger og tap på krav. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Som sett i Tabell 9 skjer de fleste passeringer i bomringer og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad (eksklusive avskrivninger) pr. passering. For bomringene var driftskostnadene pr. passering i 2022 på 0,77 kroner, for riksvegprosjekter 1,12 kroner og for fylkesvegprosjekter 1,26 kroner. Tabell 28 viser utvikling på disse tallene i perioden 2016-2022, og vi ser i Figur 14 at forskjellene mellom de ulike kategoriene gradvis har blitt mindre i løpet av denne perioden.

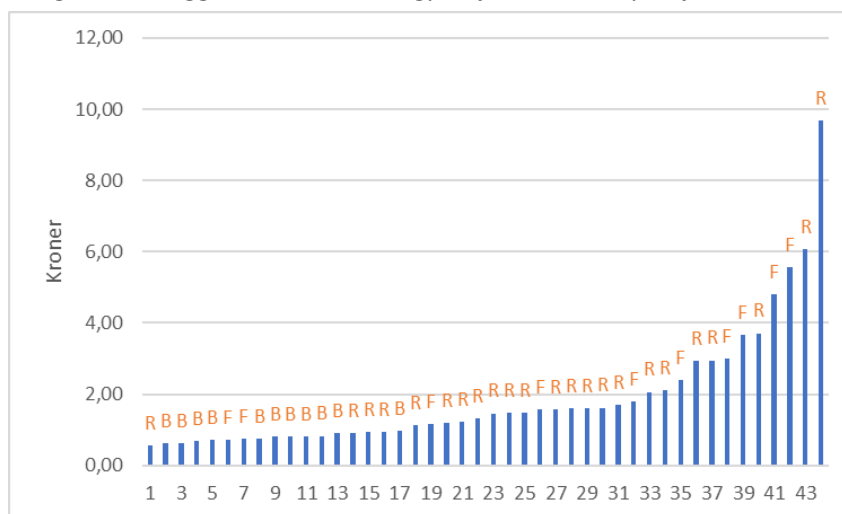
År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2022-kr		
	Bomringer	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	1,09	1,71	3,67
2017	1,07	1,68	3,56
2018	1,22	1,37	3,56
2019	1,02	1,20	2,54
2020	0,88	1,22	2,11
2021	0,86	1,29	1,83
2022	0,77	1,12	1,26

Tabell 28 – Driftskostnader pr. passeringer, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2022-kr. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).



Figur 14 – Utvikling på driftskostnader pr. passeringer, ekskl. avskrivninger, for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2022-kr. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og det har også vært disse prosjektene som har lavest årsgjennsnitt. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årsgjennsnitt, og det er også i disse driftskostnadene pr. passering er lavest. Figur 15 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 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 bomringene og rundt 70 prosent av riksvegprosjektene. Halvparten av fylkesvegprosjektene har en kostnad pr. passering på over to kroner.



Figur 15 – Driftskostnad pr. passeringer (eksklusive avskrivninger) pr. prosjekt for 2022. Om prosjektet er en bomring (B), et riksvegprosjekt (R) eller fylkesvegprosjekt (F) er spesifisert. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

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. Det var kun var små forskjeller fra 2020 til 2021, mens det var en større økning på sju prosent fra 2021 til 2022. 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 fra til 2020, har stordriftsfordelene ført til en reduksjon i driftskostnader

pr. passering. En innføring av store bomringer 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 passeringsinntekter

Tabell 29 viser en oversikt over passeringsinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringsinntektene i perioden 2002-2022, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter var i 2022 på 8,1 prosent, og var til sammenligning på 8,9 prosent i 2021.

År	Antall prosjekter	Passeringsinntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter
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	7 177 751	798 310	11,1 %
2013	50	7 799 398	852 409	10,9 %
2014	52	8 260 832	765 578	9,3 %
2015	50	9 135 387	918 984	10,1 %
2016	53	9 590 858	802 938	8,4 %
2017	63	10 176 879	819 278	8,1 %
2018	62	10 612 183	846 578	8,0 %
2019	64	11 430 073	968 131	8,5 %
2020	66	11 361 838	1 008 747	8,9 %
2021	61	11 728 941	1 043 286	8,9 %
2022	58	12 712 737	1 036 084	8,1 %

Tabell 29 – Oversikt over passeringsinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringsinntektene, inkludert avskrivninger. Tallene er oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og rapportering fra bompengeselskapene i perioden 2012-2022).

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av passeringsinntektene 7,1 prosent. Se Tabell 30 for resultater fra 2015-2022. Tabell 30 inneholder resultater for driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter, 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 det er en ulik fordeling av bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter mellom de ulike bompengeselskapene, som oppgitt i Tabell 45. Det var først i 2019 at dette tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og i 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 passeringsinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og tilskudd	Driftskostnader (inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og tilskudd
2015	7,4 %	8,3 %	-	-
2016	7,0 %	7,8 %	-	-
2017	6,7 %	7,5 %	-	-
2018	6,5 %	7,5 %	-	-
2019	6,1 %	7,7 %	7,3 %	8,1 %
2020	6,7 %	7,9 %	7,4 %	8,3 %
2021	6,8 %	7,9 %	7,5 %	8,4 %
2022	5,4 %	7,1 %	6,8 %	7,8 %

Tabell 30 – Driftskostnader (ekskl. avskrivninger og ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av passeringsinntekter for perioden 2015-2022, og driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, for 2019-2022. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Det er store forskjeller på bompengeneinnkrevingen i bomringene og de strekningsvise prosjektene på riks- og fylkesveg. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter for disse tre kategoriene er oppgitt i Tabell 31 for perioden 2016-2022.

For riksvegprosjektene har driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter hatt en årlig reduksjon fra 2016-2020, og igjen i 2022. For fylkesvegprosjektene har dette nøkkeltallet variert mer, og det fikk en kraftig reduksjon i både 2019 og 2022. For bomringene har det vært en årlig økning i perioden 2017-2020, før det ble en reduksjon i 2021 og 2022. 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 2022 var 35 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 bomringer enn i riksvegprosjekter, likevel om driftskostnad pr. passering var lavest i bomringene. Oslopakke 3 gjennomførte store endringer i sitt innkrevingssystem 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		
	Bomringer	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 %
2022	7,6 %	6,1 %	6,4 %

Tabell 31 – Driftskostnader som andel av passeringsinntekter, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

## 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 (forhåndsinnkrevning). Hovedregelen er etterskuddsinnkrevning, som innebærer at bompengene innkreves når vegen åpnes for trafikk. Dette innebærer at det må tas opp lån i byggeperioden for å finansiere prosjektene. Parallellinnkrevning 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 og -inntekter

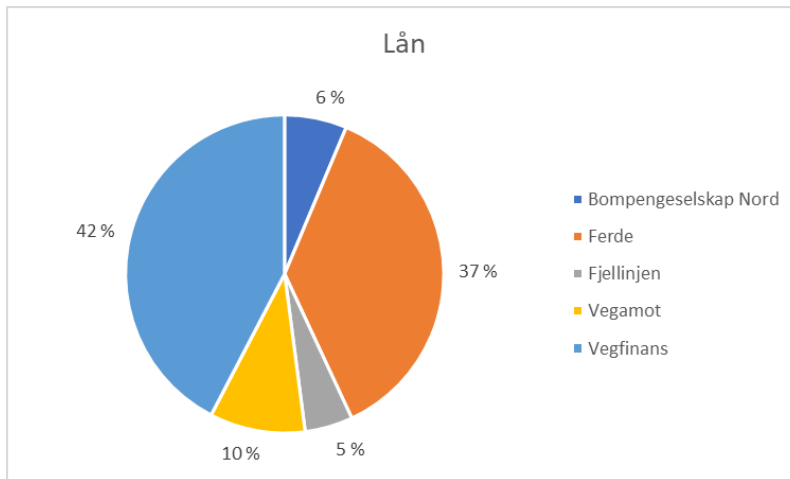
Ved utgangen av 2022 var det 47 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkrevning, hadde avsluttet bompengeneinnkrevningen, eller var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var 59,5 milliarder kroner, som er en reduksjon på om lag 1,5 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 32 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002-2022.

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
2022	47	59 468 190

I perioden 2002-2022 har den gjennomsnittlige økningen i bompengeselskapenes lån pr. år vært på om lag 2,5 milliarder kroner. I både 2021 og 2022 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 3,4 milliarder kroner.

Figur 16 viser fordelingen av totalsummen av alle lån pr. 31.12.2022 mellom de regionale bompengeselskapene.

Tabell 32 – Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, rapporter fra bompengeselskapene for 2012-2022).



Figur 16 – Fordeling av totalsummen av bompengeselskapenes lån pr. 31.12.2022. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Totale finanskostnader i 2022 utgjorde 1 432 millioner kroner, mens finansinntektene var på 419 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1 013 millioner kroner, som er en økning på 430 millioner kroner sammenlignet med 2021. Økningen i finansinntekter i perioden 2020-2022 skyldes gevinst ved salg av utstedervirksomhetene til alle bompengeselskapene. Utstedervirksomheten til Fjellinjen ble solgt i 2020, Ferde og Vegamot i 2021, og Vegfinans og Bompengeselskap Nord i 2022<sup>19</sup>. Til sammen utgjorde dette 809 millioner kroner. 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 alle 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 2020-2022 med tidligere år eller mellom de enkelte bompengeselskapene. Se Tabell 33 for en oversikt over finanskostnader og –inntekter i perioden 2002-2022.

<sup>19</sup> 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 bompengeselskapene med de regionale bompengeselskapene. Det var likevel gitt unntak til at de kunne gjøre dette i en overgangsfase. Statens vegvesen ga i henhold til utstederforskriften 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 <sup>20</sup>	63	1 060 922	64	478 470	582 452
2022	50	1 431 965	56	419 355	1 012 610

Tabell 33 – Utvikling i finanskostnader og –inntekter, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, rapporter fra bompengeselskapene for 2012-2022).

Bompengeselskapene har en aktiv forvaltning av sine låneporteføljer, der de ser etter de beste og mest konkurransedyktige finansieringsløsningene som tilbys i markedet for å minimere finanskostnadene. Selskapene låner i markedet ved å utstede sertifikat- og obligasjonslån, i tillegg til opptak av ordinære lån. Fastrentelån og rentebytteavtaler blir brukt for å redusere renterisikoen. Andelen av lånene som er sikret til fast rente varierer noe mellom de ulike selskapene, men ligger mellom 42-73 % totalt for de enkelte bompengeselskapene i 2022. De siste årene har enkelte av selskapene utstedt grønne lån/obligasjoner, mens andre ser på mulighetene for å gjøre dette. Grønne lån og obligasjoner gir vanligvis lavere rente enn vanlige lån og obligasjoner. For å øke andelen av grønn finansiering må man ha kvalifiserte prosjekter/deler av prosjekter som er innenfor det grønne rammeverket. Dette kan være infrastruktur knyttet til kollektivtransport, som f.eks. Bybanen i Bergen, og gang- og sykkelveier.

### 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. 31.12.2022 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 47, hvor det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til prosjektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte prosjektene fordeler sin

<sup>20</sup> Inkluderer 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 bompengerevisjonen. Kompensasjonen er ført som reduksjon av finanskostnad for 2021.

låneportefølje på flere lån, er oppgitt rente vektet ut fra størrelsen på de enkelte lånene tilknyttet prosjektet.

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapenes samlede lån pr. 31.12.2022 var 3,64 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de prosjektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 3,42 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike prosjektene, var gjennomsnittlig lånerente 3,63 prosent, og 3,34 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2013-2022 er gitt i Tabell 34 og Tabell 35.

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
2022	0	3	39	5	0

Tabell 34 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

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
2022	0	8	33	5	1

Tabell 35 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2013-2022 er oppgitt i Tabell 36. 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 som følge av koronatiltakene i både 2020 og 2021. I 2022 økte derimot rentene i markedet, som førte til en høyere gjennomsnittlig rente for bompengeselskapene.



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 %
2022	3,64 %	3,63 %	3,42 %	3,34 %

Tabell 36 – Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt pr. 31.12. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

### 2.5.3 Innskudd og innskuddsvilkår

Bompengeselskapene hadde totalt 6,2 milliarder kroner i bankinnskudd og andre finansielle plasseringer pr. 31.12.2022. Dette er en reduksjon på om lag 1,1 milliarder kroner sammenlignet med 2021. Det meste av innskuddene er tilknyttet bompengepakker med pågående bygging av vegprosjekter og dermed løpende rekvireringer fra oppdragsgiver. I tillegg bidrar prosjekter som fortsatt er under bygging og har enda ikke startet innkreving, og dermed er i en fase der de tar opp lån. Dette viser til status ved utgangen av året, og det er vanlig at totale innskudd varierer gjennom året. Variasjonene er forårsaket av tidspunkt for rekvisjoner fra oppdragsgiver for utbyggingsprosjektene, i tillegg til låneopptak og låneforfall.

Tabell 37 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2002-2022.

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 3,73 prosent pr. 31.12.2022. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 3,80 prosent. Tabell 38 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2013-2022. Tabell 39 viser en oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2013-2022.

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
2022	56	6 152 023

Tabell 37 – 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, rapporter fra bompengeselskapene for 2011-2022).

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 %
2022	3,73 %	3,80 %

Tabell 38 – Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt pr. 31.12. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

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
2022	0	0	0	56

Tabell 39 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

## 2.6 Status på innkrevningstid

I 2022 ble bompengeinnkrevingen avsluttet for prosjektet Vossapakko. En kort beskrivelse av innkrevingsperioden for dette prosjektet:

- Vossapakko: Bompengeinnkrevingen startet 8. desember 2010 og finansierte Vossapakko i tidligere Hordaland fylke. Utbyggingen omfattet prosjektene Øvre Granvin - Voss grense og Mønshaug - Palmafoss på rv 13, og i tillegg inngikk noe utbygging på E16, jf. St.prp. nr. 61 (2008-2009) og Innst. S. nr. 233 (2008-2009). Vossapakko ble senere utvidet med utbygging av rv 13 Joberget, jf. Prop. 81 S (2013-2014) og Innst. 208 S (2013-2014). Det var lagt til grunn bompengeinnkreving i 15 år. Innkrevingen ble avsluttet 7. juni 2022, om lag tre år før beregnet avslutningstidspunkt.

Tabell 48 viser tidspunkt for avslutning av bompengeinnkrevingen som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet avslutningstidspunkt i henhold til prosjektenes status i juni 2023.

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. En kort status for disse bompengeprojektene:

- 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 nullutslippsskjøretøy fra november i 2021, samt positiv trafikkutvikling i 2022, gjør at prosjektet nå kun ser ut til å ha behov for i overkant av ett år utvidet innkrevingsperiode. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkrevingsperiode i inntil fem år. Det har ikke vært politisk vilje til å øke takstene og bompengeselskapet er da låst med hensyn til virkemiddel for å øke inntektene til prosjektet. Det vil imidlertid jobbes videre med å øke betaling fra nullutslippsskjøretøy.

- Rv 7/rv 13 Hardangerbrua: Trafikken og inntektene har vært mye lavere enn forventet siden oppstart av innkrevningen. 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 prosjektet tildelt 180 millioner til nedbetaling av gjeld. Takstene ble prisjustert i november 2022, og betaling for nullutslippsskjøretøy ble innført i 2019. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkrevingsperiode på inntil fem år og en økning av takstene på inntil 20 prosent. Med disse endringene er det beregnet at det er nødvendig med innkrevingsperiode til 2030, to år etter forutsatt nedbetalingsår. I mai 2023 godkjente Vegdirektoratet søknad fra bompengeselskapet om forlengelse av bompengenneinnkrevningen på inntil to år.
- Rv 13 Ryfast: Prosjektet startet innkrevning 1. februar 2021, og trafikken har vært lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen, men den hadde en økning i 2022. Andelen passeringer med nullutslippsskjøretøy var på 30 prosent i 2022, mens inntektene fra disse utgjorde 16 prosent. Det er fortsatt tidlig i innkrevingsperioden på 20 år, og utviklingen fremover er usikker. Ved utgangen av 2022 viste foreløpige inntektstall at prosjektet vil bli nedbetalt i 2043, to år etter forutsatt innkrevingsperiode i stortingsproposisjonen. Takstene ble justert i mai i 2023, med en økning av grunntakstene på 15 prosent.

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser angitt i 2023, avslutte bompengenneinnkrevningen i henhold til nedbetalingsstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se Tabell 48.

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. Bompengeselskapet skal under innkrevingsperioden vurdere om nedbetaling av eventuelle lån kan gjennomføres innen fastsatt tidsramme med den faktiske gjennomsnittstaksten for prosjektet. Det er enkelte prosjekter som av ulike årsaker ikke har sammenlignbare gjennomsnittstakster. Dette kan være at det ikke er vedtatt en gjennomsnittstakst for prosjektet eller f.eks. at prosjektet nettopp har startet innkrevning.

#### 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 Figur 6 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, og fra mars i 2022 har det vært en økning i antall passeringer. Selv om det var en reduksjon i trafikk og inntekter, har det hatt begrenset innvirkning på forventet nedbetalingsperiode for de enkelte prosjektene.

For bompengepakker med parallellinnkrevning gjelder prinsippene for porteføljestyling. Utbyggingen må tilpasses bompengeselskapets netto inntektsramme og/eller en fastsatt prosjektplan. I bompengepakker er det ikke mulig å forlenge innkrevningstid og/eller eventuelt å øke fastsatt gjennomsnittstakst utover det som er fastsatt i stortingsproposisjonen. Inntektssvikt og kostnadsøkning skal dekkes gjennom porteføljestyling. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekter 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.

Dersom økonomien i (strekningsvise) prosjekter med etterskuddsinnkrevning blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet som takstmyndighet, øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent utover prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år.

De fleste bompengeprojekter har en forutsatt innkrevningstid på 15 år, med noen unntak for prosjekter med kortere eller lengre innkrevningstid. 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 bompengeprojekter, 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. Bompengeprojekter 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 bompengeprojekter 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 bompengeaftalen 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 Måletallsindikatorer

Bompengereformen, omtalt kapittel 1.1.2, hadde som overordnet mål å legge til rette for gode finansieringsvilkår, effektiv og brukervennlig bompengeneinnkreving, samt å styrke myndighetenes kontroll og oppfølging av bompengebrauk gjennom fem regionale bompengeselskaper. Som ledd i oppfølgingen av de regionale bompengeselskapene, ba Samferdselsdepartementet om at det ble utarbeidet et sett overordnede måletallsindikatorer (KPIer/nøkkeltall) for de regionale bompengeselskapene. Hensikten med disse er å gi myndighetene grunnlag for å vurdere måloppnåelsen av bompengereformen på strategisk nivå.

### 2.7.1 Rapportering av måletallsindikatorer for 2022

Det ble rapportert for følgende indikatorer:

- Driftskostnad pr. passering
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt
- Supplerende indikator: Driftskostnad som andel av passeringsinntekt inkl. statlig tilskudd for reduserte bompengetakster<sup>21</sup>
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler

Rapportering av måletallsindikatorer for 2022 var tredje gang bompengeselskapene har rapportert på disse, etter en prøveperiode med et sett indikatorer som var noe annerledes.

Bompengeselskapene rapporterer disse, inkludert kommentarer, som omfatter både utviklingstrekk og eventuelle særegenheter ved enkeltprosjekter som kan gi utslag på de enkelte indikatorene.

#### 2.7.1.1 Bompengeselskap Nord

Måletallsindikator	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 1,36	kr 1,03	Kr 0,88
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	11,04 %	9,2 %	7,6 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	10,00 %	8,3 %	5,2 %
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	9,91 %	11,0 %	10,2 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	3,01 %	2,24 %	2,93 %

Tabell 40 – Måletallsindikatorer for Bompengeselskap Nord. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Totalt økte driftskostnadene i 2022 sammenlignet med 2021. Økningen skyldes hovedsakelig høyere innkreivingskostnader (på grunn av innføring av nye datasystemer), samt økning i tap på krav som følge av at utstedervirksomheten ble avvirket. Avvikling av utstedervirksomheten har også medført høyere kostnader knyttet til utstedergodtgjørelse. Totalt antall passeringer hadde en reduksjon i 2022 sammenlignet med

<sup>21</sup> Ordinære tilskudd bevilget gjennom statsbudsjettets kap. 1320, post 73 *Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområder*, jf. kapittel 1.1.6.

2021 hovedsakelig på grunn av midlertidig stenging av en bomstasjon i Vegpakke Harstad i siste halvdel av 2022.

- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte marginalt i 2022 sammenlignet med 2021, men prosentvis har driftskostnadene økt mer enn passeringsinntektene. Økningen i antall passeringer med nullutslippskjøretøy i enkelte prosjekt bidrar til redusert inntekt. Økningen i driftskostnader er omtalt over.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd er omtrent uendret i 2022 sammenlignet med 2021.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Tall for 2022 og 2021 er ikke direkte sammenlignbare. Dette skyldes overgang til nytt operatørsystem. Fra og med 2023 skal tallene være sammenlignbare.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler økte sammenlignet med 2021 som følge av høyere markedsrente i 2022.

### 2.7.1.2 Ferde

Måletallsindikator	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,84	kr 1,10	kr 1,11
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	6,54 %	8,5 %	8,8 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	6,32 %	8,2 %	8,5 %
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	20,05 %	31,7 %	40,0 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	2,29 %	1,43 %	1,83 %

Tabell 41 – Måletallsindikatorer for Ferde. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Hovedårsakene til reduksjonen av driftskostnadene i 2022 var salg av utstedervirksomheten. Dette førte til reduserte kostnader knyttet til håndtering av avtalekunder, inkl. administrasjon, fakturering og inkassokostnader. I tillegg var det en reduksjon i tap på krav. Samtidig økte kostnader til utstedergodtgjørelse i 2022 sammenlignet med 2021 grunnet salg av utstedervirksomheten. Totalt antall passeringer økte som følge av oppstart av innkreving i nye prosjekter i 2022 (E39 Sveгатjørn - Rådal og E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest) og økning i antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy. Samtidig ble 2022 det første året med innkreving hele året i prosjektet Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 (oppstart av innkreving 1. september 2021).
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte i 2022 sammenlignet med 2021. Årsaken til dette er en generell økning i trafikk samt oppstart av innkreving i nye prosjekter i 2022.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd økte i 2022 sammenlignet med 2021. Økningen skyldes oppstart av innkreving i E39 Sveгатjørn - Rådal, samt periodisering av tidligere mottatt tilskudd.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Grunnet overgang til ny operatørløsning i mai 2021 er denne måletallsindikatoren for 2022 ikke

direkte sammenlignbar med tall for 2021. Fra og med 2023 skal tallene være sammenlignbare.

- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler økte sammenlignet med 2021 som følge av høyere markedsrente i 2022.

### 2.7.1.3 Fjellinjen

Måletallsindikator	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,82	kr 0,75	kr 0,76
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	7,97 %	7,3 %	8,2 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	N/A <sup>22</sup>	N/A <sup>22</sup>	N/A <sup>22</sup>
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	20,20 %	24,3 %	23,9 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	3,97 %	3,39 %	3,89 %

Tabell 42 – Måletallsindikatorer for Fjellinjen. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Driftskostnadene økte i 2022 som følge av betydelig økning i tap på krav. Økningen i tap på krav skyldes økning i volum av utenlandske fullpriskunder, terminering av brukeravtaler med kunder som har betalingsutfordringer, samt endring i modellen for vurdering av tap på krav. Totalt antall passeringer har økt i 2022 sammenlignet med 2021. Økningen i trafikk skyldes i all hovedsak at koronatiltakene ble opphevet.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte i 2022 sammenlignet med 2021 som følge av flere passeringer og takstøkning fra 1. september 2022. Prosentvis har driftskostnadene økt mer enn den prosentvise veksten i passeringsinntektene. Økningen i driftskostnader er omtalt over.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Det ble innført hyppigere fakturering i 2022, noe som bidro til lavere oversendelse til inkasso. Tallene for 2022 er ikke direkte sammenlignbare med tallene for 2021 grunnet endring av innfordringsløpet.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler økte sammenlignet med 2021 som følge av høyere markedsrente i 2022.

<sup>22</sup> Fjellinjen mottar ikke statlig tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

#### 2.7.1.4 Vegamot

Måletallsindikator	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,82	kr 0,84	kr 0,72
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	6,84 %	7,5 %	6,5 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	6,68 %	7,3 %	6,4 %
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	11,05 %	12,9 %	15,3 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	2,78 %	1,89 %	2,26 %

Tabell 43 – Måletallsindikatorer for Vegamot. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Driftskostnadene økte i 2022 sammenlignet med 2021 som følge av økningen i kostnader knyttet til utstedergodtgjørelse, økte tap på krav for utenlandsregistrerte kjøretøy, samt økte kostnader knyttet til nye systemløsninger og salg av utsteder. Totalt antall passeringer økte betydelig som følge av oppstart i nye anlegg i 2022, som førte til en reduksjon i denne indikatoren selv med økte kostnader.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte i 2022 sammenlignet med 2021. Forklaringen til dette er oppstart av innkreving i nye prosjekter (Bypakke Ålesund, E6 Ulsberg - Melhus og fv 659 Nordøyvegen), økning av takster opp til indeksregulert fastsatt gjennomsnittstakst i de fleste prosjekter, samt reduksjon av rabatt for nullutslippskjøretøy.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområder utgjør veldig liten del av de totale inntektene til Vegamot, og det er kun mindre forskjeller sammenlignet med indikatoren driftskostnad som andel av passeringsinntekt.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Reduksjonen skyldes felles fakturering (én faktura for en bileier i alle Vegamot sine prosjekter), samt hyppigere utsendelse av faktura med lavere beløp.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Økningen i gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler skyldes kraftig økning av renter i markedet. Prosjekter i byggefase der det tas opp nye lån trekker gjennomsnittlig rente opp, samtidig som lånene på prosjekter med lav rente nedbetales.



### 2.7.1.5 Vegfinans

Måletallsindikator	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,89	kr 1,03	kr 0,93
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	6,18 %	7,1 %	6,6 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	5,61 %	6,2 %	5,8 %
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeraftale</b>	7,56 %	9,9 %	9,7 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	2,36 %	1,98 %	2,46 %

Tabell 44 – Måletallsindikatorer for Vegfinans. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### Kommentarer:

- **Driftskostnad pr. passering:** Det var en reduksjon i driftskostnadene i 2022 hovedsakelig som følge av reduserte lønnskostnader (på grunn av salg av utstedervirksomheten). Vegfinans hadde også ekstraordinære kostnader knyttet til avvikling av innkreving i fire prosjekter i 2021. Samtidig økte kostnadene knyttet til tap på krav grunnet en ny og mer realistisk modell for tapsavsetninger for utenlandsregistrerte kjøretøy. Kostnader til utstedergodtgjørelse økte i 2022 sammenlignet med 2021 på grunn av salg av utstedervirksomheten. Totalt antall passeringer økte marginalt i 2022 sammenlignet med 2021.
- **Driftskostnad som andel av passeringsinntekt:** Passeringsinntektene i 2022 var omtrent uendret og lå omtrent på samme nivå sammenlignet med 2021. Med reduserte driftskostnader fører dette til en reduksjon for denne indikatoren.
- **Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd:** De statlige tilskuddene ble redusert i 2022 sammenlignet med 2021 som følge av innkrevingsslutt i E6/E18 østfoldpakka i 2021.
- **Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeraftale:** Tallene for 2021 var påvirket av oppryddingen i gamle avtalekunder som var gjort i forbindelse med salg av utstedervirksomheten. Alle forfalte krav ble sendt til inkasso (etter en puring) i desember i 2021.
- **Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler:** Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler økte sammenlignet med 2021 som følge av høyere markedsrente i 2022.

### 2.7.2 Oppsummering av hovedfunnene for 2022

Alle bompengeselskapene har hatt høyere trafikk i 2022 sammenlignet med 2021. Dette skyldes hovedsakelig oppstart av innkreving i nye prosjekter, samt fravær av koronatiltak.

Det som er felles for de fleste bompengeselskapene er reduksjon i lønnskostnader grunnet salg av utstedervirksomhetene og økte kostnader knyttet til tap på krav (spesielt for utenlandske kjøretøy). Alle bompengeselskapene har hatt høyere kostnader knyttet til utstedergodtgjørelse i 2022 sammenlignet med 2021, som også skyldes salg av utstedervirksomhetene.

Når det gjelder tall for inkasso fra norske kunder uten brukeraftale, så har alle bompengeselskapene hatt store endringer i forbindelse med overgang til nye systemløsninger i 2021. Dette medfører at det er vanskelig å sammenligne 2022-tallene med tidligere tall.

På grunn av økningen i markedsrentene i 2022 hadde alle bompengeselskapene en høyere gjennomsnittlig rente, inkludert rentesikringsavtaler, i 2022 sammenlignet med 2021.

## 2.8 Lokal drivstoffavgift

Det eneste prosjektet med innkreving av lokal drivstoffavgift er Tromsøpakke 3. Denne ordningen ble 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). Innkrevingen av lokal drivstoffavgift ble avviklet fra denne datoen, og Bypakke Tenk Tromsø startet bompengeneinnkreving 5. januar 2023, jf. Prop. 99 S (2020-2021) og Innst. 390 S (2020-2021). I 2022 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til formålet for prosjektet 20,4 millioner kroner.

### 3 Bruk av rekvirerte bompengemidler

Med bakgrunn i oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen ved Myndighet og regelverk innhentet informasjon om bruken av rekvirerte bompengemidler fra alle oppdragsgivere. Rapportering på rekvirerte midler ble første gang utført i 2022.

Ved rapportering har oppdragsgiver henvist til stortingsproposisjon eller handlingsprogram hvor tiltaket det rekvireres til, er omtalt. Innrapporterte tall er delt opp i to kategorier: Riksveg og fylkesveg/kommunal veg. Der hvor det er rekvirert penger til kollektivtiltak, er dette ført inn under fylkesveg, siden dette faller inn under ansvarsområdet til fylkeskommunen.

Resultatet av rapporteringen gir en overordnet skisse over rekvirerte midler fordelt på riksveg og fylkesveg/kommunal veg. Denne rapporten gir en avgrenset oversikt, og kan ikke brukes til detaljert ettersyn av bruk av rekvirerte midler, noe som dessuten er en oppgave tilhørende revisjonsmyndigheter i kommune, fylke og/eller stat.

Basert på mottatt informasjon fra oppdragsgiverne kan vi ikke se at rekvirerte midler er brukt på prosjekter som ikke er oppført i henholdsvis enten stortingsproposisjon eller handlingsprogram.

## 4 Oppsummering av resultatene

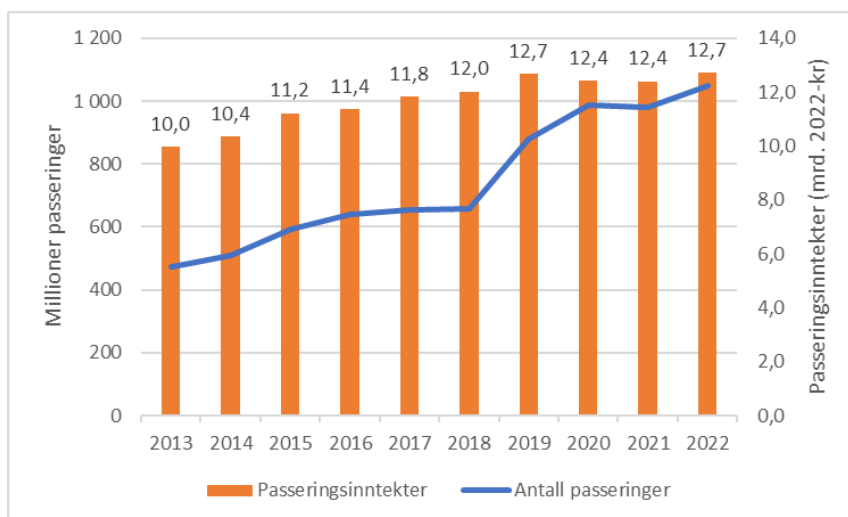
Bompengeselskapenes resultater fra mars 2020 til januar 2022 var preget av redusert trafikk på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien, hovedsakelig hjemmekontor og stengte grenser. Den reduserte trafikken førte til lavere inntekter enn tidligere forventet, og enkelte bompengeprojekter hadde større inntektsreduksjon enn andre på grunn av disse tiltakene. Denne perioden sammenfalt med store endringer i bompengesektoren, med innføring av nye systemløsninger og utskillelse av utstedervirksomhetene i bompengeselskapene.

Figur 17 viser utviklingen i passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2013-2022. Det var en stor økning i antall passeringer fra 2018 til 2020 på grunn av oppstart av innkreving i nye bomstasjoner i flere bomringer, men det var likevel en reduksjon i passeringsinntektene fra 2019 til 2020. De fleste prosjektene har lang innkrevingstid og en robust økonomi, så

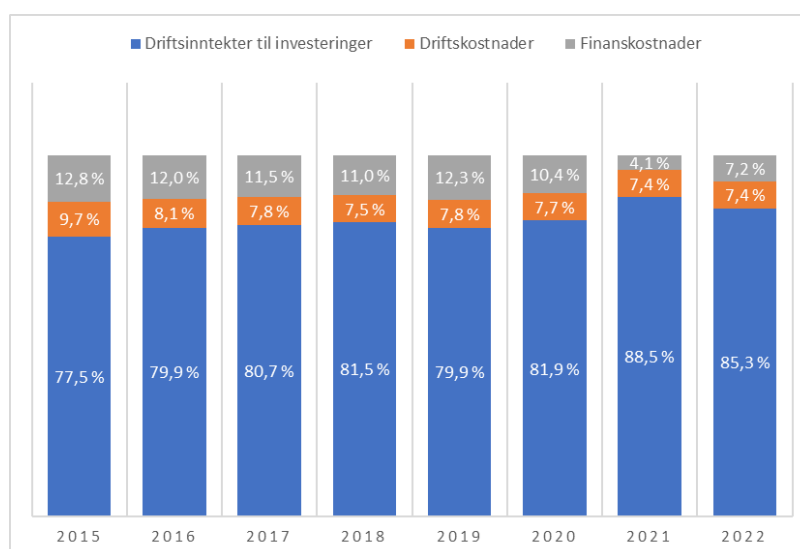
koronapandemien antas likevel å ha begrenset innvirkning på nedbetaling av prosjektene.

I 2022 gikk 7,4 prosent av driftsinntektene til driftskostnader og 7,2 prosent til finanskostnader<sup>23</sup>. Driftsinntektene inkluderer tilskudd, både for reduserte takster utenfor byområder og nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av bompenginnkrevingen, og andre inntekter, i tillegg til passeringsinntekter.

Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving i 2022. Bompengeselskapene skilte ut og solgte utstedervirksomhetene i de enkelte selskapene i perioden 2020-2022, og dette har hatt en innvirkning på finansinntektene for disse tre årene. Enkelte bompengeprojekter som enda ikke hadde startet innkreving ved årsslutt i 2022 hadde finanskostnader og -



Figur 17 – Passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2013-2022. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

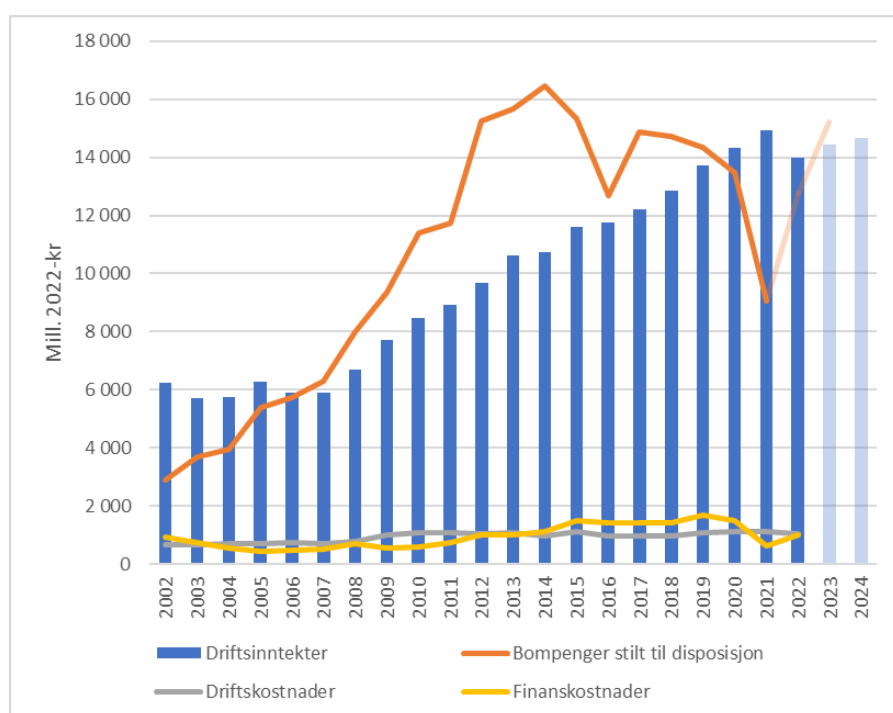


Figur 18 – Oversikt over andel av bompengeselskapenes driftsinntekter som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2015-2022. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

<sup>23</sup> Netto finanskostnader

inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium. De resterende 85,3 prosent gikk til investeringer. Se Figur 18 for denne fordelingen i perioden 2015-2022.

Siden 2008, og fram til 2020, har det vært en årlig økning i passeringsinntektene til bompengeselskapene og deres samlede lån. I 2020 og 2021 gikk inntektene noe ned på grunn av koronapandemien, mens vi igjen ser en økning i 2022 etter at trafikken normaliserte seg etter at koronatiltakene ble opphevet. Det har både i 2021 og 2022 vært en reduksjon i den samlede låneporteføljen. Det har vært noen svingninger i finanskostnadene siden 2020, ettersom lånerentene falt i 2020, men økte igjen i løpet av 2022. Driftskostnadene har vært stabile siden 2019, med en reduksjon i 2022. Økningen fra 2019 hadde 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 sammenlignet med for ti år siden. Figur 19 viser utviklingen av bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon for utbygging av vegprosjekter på riks- og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2022. I perioden 2007-2019 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompenginntektene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengeskjevingen. Det var 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 passeringsinntekter at disse vil øke i 2023 og 2024.



Figur 19 – Utvikling i bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2022, oppgitt i millioner 2022-kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S (2022-2023)).

## 5 Vedlegg

### 5.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 45 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2022, fylker og regionalt bompengeselskap prosjektet tilhører, opplysninger om prosjektet er en bomring, riks- eller fylkesvegprosjekt og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Fylke	Bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bom- stasjoner	Antall ferje- strekninger med bompeng- innkreving
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
Bypakke Ålesund	Vegamot	Møre og Romsdal	B	12	0
Bømlopakken	Ferde	Vestland	F	1	1
E134 Damåsen - Saggrenda	Vegfinans	Viken	R	3	0
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	Vegfinans	Viken/Innlandet	R	6	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 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Ferde	Agder	R	4	0
E39 Rogfast	Ferde	Rogaland	R	0	1
E39 Svegatjørn - Rådal	Ferde	Vestland	R	3	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 (strekningen Frya - Sjoa)	Vegfinans	Innlandet	R	6	0
E6 Trondheim - Stjørdal	Vegamot	Trøndelag	R	3	0
E6 Ulsberg - Melhus	Vegamot	Trøndelag	R	2	0
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	Vegamot	Trøndelag	R	1	0
E6 Øyer - Tretten	Vegfinans	Innlandet	R	1	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 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	Vegfinans	Innlandet	F	1	0
Fv 45 Gjesdal	Ferde	Rogaland	F	1	0
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	Møre og Romsdal	F	1	0

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Fylke	Bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bom- stasjoner	Antall ferje- strekninger med bompenge- innkreving
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Vegamot	Trøndelag	F	2	0
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeselskap Nord	Nordland	F	3	0
Fv 858 Ryaforbindingen	Bompengeselskap 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	22	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	Bompengeselskap Nord	Troms og Finnmark	B	8	0
Vossapakke	Ferde	Vestland	R	2	0
<b>Totalt antall bomstasjoner og ferjestrekninger</b>				<b>342</b>	<b>4</b>

## 5.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 46 – Bompengeprosjekter som var vedtatt pr. juni 2023, men som enda ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2022, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger og bompengeselskap for de ulike prosjektene.

Bompengeprojekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Bompengeselskap	Merknad
Bypakke Nedre Glomma fase 2	24	<a href="#">Prop. 41 S (2022-2023), Innst. 266 S (2022-2023)</a>	Vegfinans	
Bypakke Tenk Tromsø	15	<a href="#">Prop. 99 S (2020-2021) Innst. 390 S (2020-2021)</a>	Bompengeselskap Nord	Startet innkreving 05.01.2023
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullesfjordbotn - Langvassbukta	8	<a href="#">Prop. 101 S (2020-2021) Innst. 380 S (2020-2021)</a>	Bompengeselskap Nord	
E16 Bjørum - Skaret	4	<a href="#">Prop. 46 S (2016-2017), Innst. 215 S (2016-2017)</a>	Vegfinans	
E18 Lysaker - Ramstadsletta	7	<a href="#">Prop. 38 S (2019-2020), Innst. 393 S (2019-2020)</a>	Vegfinans	
E18 Tvedestrand - Dørdal	5	<a href="#">Prop. 70 S (2020-2021) Innst. 281 S (2020-2021)</a>	Ferde	
E39 Lønset - Hjelset	2	<a href="#">Prop. 55 S (2020-2021), Innst. 168 S (2020-2021)</a>	Vegamot	
E6 Moelv - Øyer	4	<a href="#">Prop. 119 S (2018-2019), Innst. 412 S (2018-2019)</a>	Vegfinans	
E6 Ranheim - Åsen	4	<a href="#">Prop. 81 S (2017-2018), Innst. 298 S (2017-2018)</a>	Vegamot	
Fv. 353 Rugtvedt - Surtebogen	1	<a href="#">Prop. 117 S (2021-2022), Innst. 458 S (2021-2022)</a>	Vegfinans	
Fv. 359 Kaste - Stoadalen	1	<a href="#">Prop. 183 S (2020-2021) Innst. 374 S (2020-2021)</a>	Vegfinans	
Kvinnheradpakken	3 ferjestrekninger	<a href="#">Prop. 100 S (2021-2022), Innst. 301 S (2021-2022)</a>	Ferde	Startet innkreving 01.01.2023
Rv 555 Sotrasambandet	2	<a href="#">Prop. 41 S (2017-2018), Innst. 270 S (2017-2018)</a>	Ferde	



### 5.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 47 – Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser pr. 31.12.2022 for alle bompengeprosjekter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2022 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2022	Sikringsgrad pr. 31.12.2022	Effektiv lånerente inkludert sikringer pr. 31.12.2022
Askøypakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Bergen	Ferde	5 650	3,73 %	32 %	3,34 %
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	1 209	3,28 %	38 %	3,28 %
Bypakke Grenland	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nedre Glomma fase 1	Vegfinans	37	3,64 %	50 %	3,18 %
Bypakke Nedre Glomma fase 2	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Tenk Tromsø	Bompengeselskap Nord	100	4,27 %	0 %	4,27 %
Bypakke Ålesund	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bømlopakken	Ferde	325	4,00 %	31 %	3,47 %
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullsfjordbotn - Langvassbukt	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E134 Damåsen - Saggrenda	Vegfinans	2 337	3,64 %	50 %	3,18 %
E16 Bjørnum - Skaret	Vegfinans	802	3,64 %	50 %	3,18 %
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	Vegfinans	1 388	3,64 %	50 %	3,18 %
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	Vegfinans	377	3,76 %	42 %	3,60 %
E16 Kongsvinger - Slomarka	Vegfinans	510	3,86 %	42 %	3,23 %
E18 Gulli - Langangen	Vegfinans	5 169	3,82 %	48 %	3,12 %
E18 Langangen - Dørdal	Vegfinans	2 265	3,82 %	48 %	3,12 %
E18 Lysaker - Ramstadsletta	Vegfinans	871	3,64 %	50 %	3,18 %
E18 Tvedestrand - Arendal	Ferde	1 489	3,35 %	50 %	2,92 %
E18 Tvedestrand - Dørdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Ferde	3 550	3,10 %	49 %	3,10 %
E39 Lønset - Hjelset	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E39 Rogfast	Ferde	900	3,61 %	100 %	3,22 %
E39 Svegatjørn - Rådal	Ferde	3 303	3,22 %	27 %	3,22 %
E6 Gardermoen - Kolomoen	Vegfinans	1 939	3,88 %	21 %	3,96 %
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	450	4,12 %	113 %	4,92 %
E6 Kolomoen - Moelv	Vegfinans	3 788	3,83 %	75 %	2,76 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	409	3,08 %	51 %	3,08 %
E6 Moelv - Øyer	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	380	3,97 %	0 %	3,97 %
E6 Ranheim - Åsen	Vegamot	1 700	2,55 %	85 %	2,55 %
E6 Ringebu - Otta	Vegfinans	2 049	3,76 %	42 %	3,60 %
E6 Trondheim - Stjørdal	Vegamot	250	3,97 %	0 %	3,97 %
E6 Ulsberg - Melhus	Vegamot	800	3,31 %	69 %	3,31 %
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	Vegamot	650	3,78 %	76 %	2,86 %
E6 Øyer - Tretten	Vegfinans	74	3,76 %	42 %	3,60 %
Fosenpakken	Vegamot	300	2,07 %	100 %	2,07 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	162	3,64 %	50 %	3,18 %

Bompengeprosjekt	Bompengeelskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2022 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2022	Sikringsgrad pr. 31.12.2022	Effektiv lånerente inkludert sikringer pr. 31.12.2022
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	Vegamot	730	3,71 %	69 %	2,99 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	Vegfinans	131	3,76 %	42 %	3,60 %
Fv 45 Gjesdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	670	2,30 %	66 %	2,30 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Vegamot	680	3,69 %	73 %	2,78 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeelskap Nord	500	3,50 %	83 %	5,55 %
Fv 858 Ryaforbindelsen	Bompengeelskap Nord	67	4,37 %	0 %	4,37 %
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 %
Kvammapakken	Ferde	75	3,76 %	0 %	3,76 %
Kvinnheradpakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordhordlandspakken	Ferde	100	3,93 %	0 %	3,93 %
Oslopakke 3	Fjellinjen	2 900	4,13 %	57 %	4,25 %
Rv 13 Ryfast	Ferde	5 800	3,83 %	39 %	3,71 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	1 153	3,76 %	42 %	3,60 %
Rv 36 Bø - Seljord	Vegfinans	172	3,82 %	48 %	3,12 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Vegfinans	155	3,82 %	48 %	3,12 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/Almenningsdelet - Lygnebakken	Vegfinans	1 589	3,76 %	42 %	3,60 %
Rv 555 Sotrasambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Vegfinans	214	3,64 %	50 %	3,18 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	650	3,69 %	47 %	4,14 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	Bompengeelskap Nord	650	3,69 %	57 %	3,03 %
Vossapakko	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %

## 5.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 48 – Alle bompengeprojekter vedtatt pr. juni 2023, anslag på forventet nedbetalingsår når bompengeneinnkrevningen kan avslutte, og forutsatt innkrevingslutt som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet innkrevingslutt er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompengeneinnkreving ved slutten av 2022. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Anslag på forventet innkrevingslutt	Innkrevingslutt i gjeldende stortingsproposisjon
Askøypakken	2033	2033
Bypakke Bergen	2037	2037
Bypakke Bodø	2035	2035
Bypakke Grenland	2025	2026
Bypakke Nedre Glomma fase 1	2023	2023
Bypakke Nedre Glomma fase 2	-	2038
Bypakke Nord-Jæren	2033	2033
Bypakke Tenk Tromsø	2038	2038
Bypakke Ålesund	2037	2037
Bømlopakken	2037	2037
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullesfjordbotn - Langvassbukt	-	2049
E134 Damåsen - Saggrenda <sup>24</sup>	2037 (2035)	2035
E16 Bjørnum - Skaret	-	2040
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum <sup>25</sup>	2038	2037
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	2032	2035
E16 Kongsvinger - Slomarka	2028	2030
E18 Gulli - Langangen	2029/2032/2035/2038	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen - Dørdal	2039	2039
E18 Lysaker - Ramstadsletta	-	2048
E18 Tvedestrand - Arendal	2034	2034
E18 Tvedestrand - Dørdal	-	2040
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	2044	2044
E39 Lønset - Hjelset	-	2038
E39 Rogfast	2045	2045
E39 Sveгатjørn - Rådal	2040	2040
E6 Gardermoen - Kolomoen	2023/2025/2029	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2028	2035
E6 Kolomoen - Moelv	2031	2035
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	2031	2033
E6 Moelv - Øyer	-	2040
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	2029	2032
E6 Ranheim - Åsen	-	2039
E6 Ringebu - Otta	2033	2031
E6 Trondheim - Stjørdal	2023	2024

<sup>24</sup> Forventet innkrevingslutt i 2037 er basert på innkreving uten betaling for nullutslippskjøretøy. Ved innføring av dette, vil forventet innkrevingslutt være i 2035, som forutsatt i stortingsproposisjonen.

<sup>25</sup> Forventet innkrevingslutt er basert på innkreving i et halvt år, og er fortsatt usikker.

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet innkrevingsslutt	Innkrevingsslutt i gjeldende stortingsproposisjon
E6 Ulsberg - Melhus	2044	2046
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2031	2035
E6 Øyer - Tretten	2024	2027
Fosenpakken	2027	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2025	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	2032	2035
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	2033	2035
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 659 Nordøyvegen	2043	2047
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	2031	2033
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	2031	2034
Fv 858 Ryaforbindingen	2027	2030
Fv. 353 Rugtvedt - Surtebogen	-	2039
Fv. 359 Kaste - Stoadalen	-	2039
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken <sup>26</sup>	2026	2026
Kvammapakken	2029	2029
Kvinnheradpakken	-	2038
Miljøpakke Trondheim <sup>27</sup>	2033	2033
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	2035	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	2038	2039
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	2025	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2030	2028
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 <sup>28</sup>	2035	2035
Vegpakke Harstad	2036	2036
Vossapakke	2022	2025

<sup>26</sup> Innkrevingsslutt er basert på revidert finansieringsopplegg, jf. Prop. 123 S (2022-2023) og Innst. 495 S (2022-2023).

<sup>27</sup> Innkrevingsslutt er basert på utvidelse av innkrevingsperioden med trinn 3, jf. Prop. 113 S (2022-2023) og Innst. 481 S (2022-2023).

<sup>28</sup> Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ble vedtatt i mai i 2023, jf. Prop. 88 S (2022-2023) og Innst. 357 S (2022-2023).

## 5.5 Vedlegg 5 – Garantioversikt

Tabell 49 – 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: Rapporter fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de enkelte bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	Agder fylkeskommune
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	10 500	Agder fylkeskommune
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	1 400	Agder fylkeskommune
E18 Tvedestrand - Dørdal	5 190	Agder fylkeskommune (61 %), Vestfold og Telemark fylkeskommune (39 %)
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	900	Innlandet fylkeskommune
E6 Moelv - Øyer	7 521	Innlandet fylkeskommune
E6 Ringebru - 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
E39 Lønset - Hjelset	1 080	Møre og Romsdal fylkeskommune
Fv 659 Nordøyvegen	720	Møre og Romsdal fylkeskommune
Bypakke Bodø	2 246	Nordland fylkeskommune (50 %), Bodø kommune (50 %)
E6 Hålogalandsbrua	495	Nordland fylkeskommune (50 %), Narvik kommune (50 %)
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullesfjordbotn - Langvassbukt	1 150	Nordland fylkeskommune (50 %), Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %)
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	495	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	464	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	550	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 Ryaforbindingen	95	Troms og Finnmark fylkeskommune
Bypakke Tenk Tromsø	847	Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %), Tromsø kommune (50 %)
Vegpakke Harstad	1 018	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	974,3	Trøndelag fylkeskommune
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

Bompengeprosjekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
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	575	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bergen	6 100	Vestland fylkeskommune
Bømlopakken	620	Vestland fylkeskommune
E39 Svegatjørn - Rådal	3 770	Vestland fylkeskommune
Førdepakken	600	Vestland fylkeskommune
Kvamppakken	370	Vestland fylkeskommune
Kvinnheradpakken	170	Vestland fylkeskommune
Nordhordlandspakken	750	Vestland fylkeskommune
Rv 555 Sotrasambandet	2 700	Vestland fylkeskommune
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	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	

## 5.6 Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy

Tabell 50 – Oversikt over takster for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 pr. 31.12.2022 i de enkelte bompengeprojektene, inkludert rabatt. Oppgitt takst er forutsatt gyldig brukeravtale, inkludert takst for prosjektene som har miljødifferensierte takster. Ved flere takster for ett enkelt prosjekt er det ulike 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 er basert på antall passeringer i hele 2022. Kun prosjekter som hadde innkreving ved årsslutt er inkludert. Bompengeneinnkreving på ferje er ikke inkludert i oversikten. (Kilder: Bompengeselskapene, AutoPASS Analytics)

Bompengeprojekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 <sup>29</sup>	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy
Askøypakken	12,4	50 %	39,1 %
Bypakke Bergen <sup>30</sup>	4	Miljødiff. Takster	36,1 %
Bypakke Bodø	8	50 %	20,9 %
Bypakke Grenland	0	100 %	21,3 %
Bypakke Nedre Glomma	0	100 %	27,5 %
Bypakke Nord-Jæren	10	50 %	26,9 %
Bypakke Ålesund	10,4	50 %	21,8 %
Bømløpakken	31,6	50 %	29,8 %
E134 Damåsen - Saggrenda	0	100 %	20,6 %
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	23,2/8,4	50 %	18,2 %
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	22,4	50 %	18,9 %
E16 Kongsvinger - Slomarka	15,2/7,6	50 %	12,6 %
E18 Gulli - Langangen	0	100 %	21,0 %
E18 Langangen - Dørdal	14,4	50 %	17,8 %
E18 Tvedestrand - Arendal	10,4/4,80	50 %	15,4 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	8,8/8,40/11,20/7,60	50 %	17,4 %
E39 Svegatjørn - Rådal	22	50 %	35,7 %
E6 Gardermoen - Kolomoen	5,52/10/10,8/0	70%/50%/100%	20,7 %
E6 Hålogalandsbrua	0	100 %	22,4 %
E6 Kolomoen - Moelv	9,6/7,6	50 %	17,7 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	0	100 %	9,2 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	0	100 %	10,9 %
E6 Ringebu - Otta	14,4/9,6/13,2/6,4/7,2/4,8	50 %	11,3 %
E6 Trondheim - Stjørdal	6,08/3,04	80 %	27,8 %
E6 Ulsberg - Melhus	14,8/11,2	50 %	20,2 %
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	0	100 %	14,3 %
E6 Øyer - Tretten	0	100 %	12,9 %
Fosenpakken	0	100 %	17,0 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	0	100 %	33,2 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	0	100 %	17,9 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	8,4	50 %	9,0 %

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> Bypakke Bergen har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 8,80.

Bompengeprosjekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 <sup>29</sup>	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy
Fv 45 Gjesdal	25,6	50 %	17,7 %
Fv 659 Nordøyvegen	87,6	50 %	25,1 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	0	100 %	17,2 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	0	100 %	19,7 %
Fv 858 Ryaforbindingen	0	100 %	28,7 %
Førdepakken	12,8	50 %	15,0 %
Haugalandspakken	4,8	50 %	18,3 %
Kvammapakken	10,4	50 %	17,3 %
Miljøpakke Trondheim <sup>31</sup>	2,08/2,88	80 %	28,6 %
Nordhordlandspakken	8,4	50 %	25,9 %
Oslopakke 3 <sup>32</sup>	11,2	Miljødiff. Takster	33,4 %
Rv 13 Ryfast	12/59,6	50 %	30,2 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	8,8	50 %	15,6 %
Rv 36 Bø - Seljord	0	100 %	12,5 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	0	100 %	15,1 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/Almenningsdelet - Lygnebakken	19,2	50 %	19,4 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	0	100 %	20,5 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	51,6	50 %	17,5 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 <sup>33</sup>	6,4	50 %	24,2 %
Vegpakke Harstad	6,4	50 %	13,2 %

<sup>31</sup> Miljøpakke Trondheim har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 2,72/5,92.

<sup>32</sup> Oslopakke 3 har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 13,60.

<sup>33</sup> 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](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**