



Bompengeinnkreving i 2020



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.....	8
1.1.6	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	8
1.1.7	Garantier.....	9
2	Bompengeinnkrevingen i 2020 – resultater og analyser.....	10
2.1	Bompengeprojekter og bomstasjoner.....	10
2.1.1	Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget	10
2.1.2	Antall bompengeprojekter.....	10
2.1.3	Antall bomstasjoner	13
2.2	Trafikk.....	15
2.2.1	Antall passeringer.....	15
2.2.2	Passeringer med brikke og brukeravtale.....	19
2.2.3	Passeringer som ikke belastes bompenger	21
2.2.4	Utenlandsregistrerte kjøretøy	23
2.3	Bompengeinntekter	24
2.4	Driftskostnader.....	29
2.4.1	Driftskostnader per passering	32
2.4.2	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter	37
2.5	Låne- og innskuddsforvaltning	39
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader.....	40
2.5.2	Rentevilkår.....	42
2.5.3	Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter.....	44
2.6	Status på innkrevingstid	45
2.6.1	Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien.....	47
2.7	Lokal drivstoffavgift.....	49
3	Oppsummering av resultatene.....	50
4	Vedlegg.....	52
4.1	Vedlegg 1 – Bompengeprojekter og bomstasjoner	52
4.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprojekter	54

4.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld	55
4.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene	58
4.5	Vedlegg 5 – Garantioversikt	61
4.6	Vedlegg 6 – Utenlandsregistrerte kjøretøy og bruk av brikke	63
4.6.1	Passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy.....	63
4.6.2	Avtalepasseringer	63
4.6.3	Fakturerbare passeringer	63
4.6.4	Fakturerte passeringer	64
4.6.5	Betaling av faktura for passeringer	64

1 Innledning

Denne rapporten beskriver resultatene fra bompengeselskapenes drift i 2020. Dette inkluderer resultater for passeringer i bomstasjonene, inntekter, drifts- og finanskostnader, lån og innskudd, og en sammenligning med tidligere år. I tillegg er historiske tall oppgitt for disse temaene. Det er også gitt en omtale av status på innkrevningstid for prosjekter som har startet innkreving og forventet nedbetalingstidspunkt for alle prosjekter. Passeringer fritatt for betaling av bompenger, inkludert passeringer med nullutslippskjøretøy, og utenlandsregistrerte kjøretøy er omtalt spesielt. Det er også gitt en sammenligning av de regionale bompengeselskapene for enkelte av de rapporterte tallene.

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

1.1 Rammebetingelser og beskrivelse av endringer

Dette kapitlet inkluderer beskrivelser av rammebetingelser og eventuelle endringer som er relevante for fremstillingene av informasjon og statistikk i denne rapporten. For en beskrivelse av bompengereordninger på offentlig veg, inkludert en samlet framstilling av rammebetingelsene, vises det til veileder for bompengeprojekter. Det vises i tillegg til takstretningslinjene, som er en sammenfatning av fullmakter og sentrale føringer fra Samferdselsdepartementet¹.

1.1.1 Begrepsforklaringer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gjennomsnittstakst: Inntekt per 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 per kjøretøy som det skal betales for per kalendermåned. Betingelser bruk av gyldig brukeravtale og elektronisk brikke.

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

1.1.2 Bompengereformen

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

Alle fem regionale bompengeselskap 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 Viken (med unntak av prosjekter som er en del av Oslopakke 3), Innlandet og Vestfold og Telemark, og eies av disse fylkeskommunene.

Bompengeselskapene hovedoppgaver er:

- (Del-)finansiere et vedtatt utbyggingsprosjekt gjennom låneopptak og/eller bompengeinntekter mot retten til å innkreve bompenger
- Sikre forsvarlig låne- og bompengeforvaltning

- Anskaffe, implementere, drifte og eie innkrevingsutstyret

De regionale bompengeselskapene har et nokså ulikt utgangspunkt når det gjelder antall bompengeprojekter i sine respektive porteføljer, hvor mye inntekter som innbetales av brukerne årlig, antall passeringer og lån som er tatt opp for å finansiere prosjektene. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 2.

Overtakelse av de tidligere bompengeselskapene pågikk i perioden 2017-2020, og ved slutten av 2020 stod kun ett selskap utenfor de regionale bompengeselskapene. Dette var Svinesundsforbindelsen. Selskapet avsluttet innkrevingen for E6 Den nye Svinesundsforbindelsen 15. mars 2021. Selskapet vil likevel være i virksomhet inntil alt sluttoppgjør er på plass. Eksportvegen og Ryaforbindelsen ble overtatt av henholdsvis Vegamot og Bompengeselskap Nord i 2020. Atlanterhavstunnelen var også et av selskapene som sto utenfor de regionale selskapene, men innkrevingen ble avsluttet i juni 2020 og selskapet avviklet i 2021.

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

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

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

Disse oppgavene, med flere, har gradvis blitt overført til selskapene i en overgangsperiode. Ved utgangen av 2020 gjenstod det fortsatt store oppgaver i forbindelse med bompengereformen; idriftsettelse av ny systemløsning og utskillelse av utsteder³ for alle de regionale selskapene. Ved utskillelse av utsteder vil oppgavene til de integrerte utstederne i bompengeselskapene falle bort. For perioden 2015-2019 og det meste av 2020 hadde alle selskapene integrerte utstedere.

1.1.3 Takst- og rabattsystemet

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

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

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 vekt i kjøretøygruppe M1⁴, forutsatt at disse har gyldig brukeravtale og brikke. Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøygruppe M1 som faller inn under takstgruppe 1. Denne endringen gjaldt fra og med 4. april 2016 i alle automatiske bompengeanlegg i Norge. Dette betyr at resultater for 2016 og senere tilknyttet fordeling mellom takstgruppe 1 og 2 ikke vil være helt sammenlignbare med fordeling mellom lette og tunge kjøretøy for tidligere år. I rapporten er benevnningene takstgruppe 1 og takstgruppe 2 også brukt for årene før 2016.

1.1.3.2 Ny takst- og rabattstruktur for bompengeprosjekter

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

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

1.1.3.3 Innføring av miljødifferensierte takster

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

Takstgruppe 1

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

Takstgruppe 2

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

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

I prosjekt med miljødifferensierte takster er det åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere innenfor kategorien nullutslippskjøretøy.

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

Det er innført miljødifferensierte takster i Bypakke Bergen (1.6.2018) og Oslopakke 3 (1.10.2017). På grunn av begrensninger i rapporteringen i dagens systemløsning, rapporteres det ikke for miljøtakstklasser i perioden 2017-2020. Det oppgis derfor kun trafikk tall fordelt på takstgruppe 1 og 2.

1.1.3.4 Innføring av betaling for nullutslippskjøretøy

I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 87 S (2017-2018) og Innst. 380 S (2017-2018), ble tidligere fritak for elbiler og hydrogenkjøretøy omgjort til en rabatt for nullutslippskjøretøy. Rabatten kan settes mellom 50 og 100 prosent i forhold til takstgruppeprisen etter brikkerabatt. Innføring av rabatter lavere enn 100 prosent, dvs. betaling for nullutslippskjøretøy, forutsetter lokalpolitisk tilslutning. For prosjektene som hadde innkreving ved utgangen av 2020, hadde flere enn 20 prosjekter innført dette.

Som beskrevet i kapittel 1.1.3.3 er det begrensninger ved rapporteringen i dagens sentralsystem. Det er derfor ikke oppgitt tall for antall passeringer med nullutslippskjøretøy som betaler bompenger. I kapittel 2.2.3 er antall passeringer med nullutslippskjøretøy med 100 prosent rabatt oppgitt.

1.1.3.5 Endringer i takstretningslinjene – bortfall av fritaksordninger

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

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

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

Opphør av manuell refusjon for forflytningshemmede: Tidligere ordning med muligheten for refusjon av bompengavgift ved framvisning av parkeringstillatelse i etterkant av gjennomført reise, opphørte 27.03.2019.

1.1.4 Avvikling av innkreving av tilleggsavgift

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

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

På grunn av det lange tidsløpet med fakturering av passeringer og tilleggsavgifter, var det ikke noen endringer i de totale inntektene fra tilleggsavgifter før i 2018. I tillegg til lengden på fakturaløpet, er

det også vanlig at bompengeselskapet venter med å sende ut faktura til et gitt kjøretøy har nådd en viss sum som det er skyldig eller at det har gått et bestemt antall måneder. Det er derfor ført inntekter fra tilleggsavgifter også i perioden 2018-2020.

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 per passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper og takstklasser.

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

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

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

1.1.6 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Gjennom Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2017 ble det opprettet en ny post innenfor kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017), og som fra og med statsbudsjettet for 2019 er ført på kap. 1320, post 73. Målet med ordningen er å redusere bompengebelastningen for bilistene med minst 10 prosent. Tilskuddet var også ment å motivere bompengeselskapene til gjennomføring av bompengereformen gjennom å slutte seg til de nye regionale bompengeselskapene og legge om takst- og rabattstrukturen i tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016).

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

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

I 2020 ble det i tillegg til tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene bevilget ekstraordinære tilskudd til nedbetaling av gjenstående forpliktelser for prosjektene fv 107 Jondalstunnelen, fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes, fv 64 Atlanterhavstunnelen, rv 80 Røvika - Strømsnes og fv 33 Skreifjella - Totenvika, jf. Prop. 117 S (2019-2020) og Innst. 360 S (2019-

2020). Disse prosjektene avsluttet derfor innkrevingen i juni og juli i 2020, mens forutsatt avslutningsår i henhold til prosjektenes respektive stortingsproposisjoner var henholdsvis 2027, 2025, 2027, 2026 og 2031. Innkreving i bomstasjonene på sideveg er midlertidig stoppet i prosjektene E6 Kolomoen - Moelv og rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet, jf. Prop. 1 S (2020-2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020-2021). I tillegg ble det tildelt tilskudd for avvikling av innkrevingen i én bomstasjon i prosjektet E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen, og for reduksjon av takstnivået med 20 prosent i prosjektene E18 Tvedestrand - Arendal, E6 Hålogalandsbrua og rv 7/rv 13 Hardangerbrua, jf. Prop. 1 S (2019-2020) og Innst. 13 S (2019-2020). Det vises for øvrig til Prop. 1 S (2021-2022) for en komplett oversikt over tilskudd for nedbetaling av resterende lån og avvikling av innkreving, reduksjon av takster og stans i innkreving i bomstasjon på sideveg.

1.1.7 Garantier

Det er vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garanti for bompengeselskapenes lån, og selskapene får dermed best mulig rentebetingelser. Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, mens kommunale garantier skal godkjennes av fylkesmannen, jf. kommunelovens § 51. Formell godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken. En oversikt over garantier for alle bompengeprojekter er oppgitt i kapittel 4.5.

2 Bompengereinnkrevingen i 2020 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengereinnkrevingen i 2020, i tillegg til historiske resultater, for utviklingen av antall bompengeprojekter og bomstasjoner, passeringer i bomstasjonene, bompengereinntekter, driftskostnader og bompengeselskapenes lån og innskudd. I tillegg er det gitt en omtale av status på innkrevningstiden til bompengeprojektene og en kort omtale om lokal drivstoffavgift.

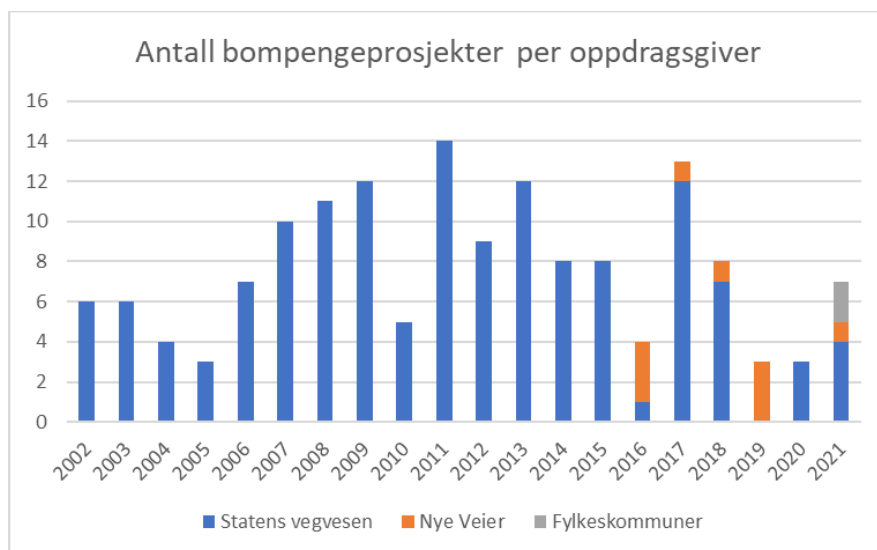
Trafikken i bomstasjonene i 2020 var preget av tiltakene som ble innført fra 12. mars 2020 i forbindelse med koronasituasjonen. Dette førte til redusert antall passeringer og dermed reduserte passeringsinntekter for bompengeselskapene, og konsekvensene av dette er derfor omtalt.

2.1 Bompengeprojekter og bomstasjoner

2.1.1 Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget

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

Fra opprettelsen av Nye Veier AS i 2015, har det vært flere oppdragsgivere for bompengeprojektene. Det var tidligere Statens vegvesen som hadde ansvar for utbyggingen. Fra og med 2020 har også fylkeskommunene hatt rolle som oppdragsgiver og ansvar for utbygging av sine vegprosjekter. Figur 1 viser antall nye bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget i perioden 2002 til november 2021. Fra 2015 er bompengeprojektene spesifisert, om det er Statens vegvesen, Nye Veier AS eller en fylkeskommune.



Figur 1 – Antall bompengeprojekter vedtatt av Stortinget i perioden 2002-november 2021. Spesifisert per oppdragsgiver for bompengeprojektene.

2.1.2 Antall bompengeprojekter

I 2020 var det bompengereinnkrevning i 66 bompengeprojekter. I løpet av året ble innkrevningen avsluttet for fv 546 Austevollsbrua, fv 107 Jondalstunnelen, fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes, fv 64 Atlanterhavstunnelen, rv 80 Røvika - Strømsnes, fv 33 Skreifjella - Totenvika og rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua). Fem av disse prosjektene fikk en tilleggsbevilgning for nedbetaling av gjenstående lån, jf. kapittel 1.1.6. I prosjektet E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen ble innkrevningen i bomstasjonen ved Vågstrandtunnelen avsluttet. I prosjektet E6 Kolomoen - Moelv ble innkrevningen i to bomstasjoner på fv 184 stoppet midlertidig. Innkrevning startet for prosjektene fv

311 Presterødbakken, fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden, E6 Vindåsliene - Korporalsbrua, rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet, E134 Damåsen - Saggrenda og fv 17/fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm. I tillegg var det utvidelser av de eksisterende prosjektene E6 Kolomoen - Moelv, E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (E6 Helgeland sør) og Vegpakke Harstad, hvor flere bomstasjoner startet innkreving.

Tabell 1 viser antall bompengeprojekter med innkreving hvert år for perioden 2012-2020, i tillegg til antall bompengeprojekter som startet og avsluttet innkrevingen.

År	Antall bompengeprojekter med innkreving	Antall bompengeprojekter med oppstart av innkreving ⁵	Antall bompengeprojekter med utvidelse av innkrevingen	Antall bompengeprojekter med avslutning av innkrevingen
2012	54	2	3	2
2013	58	6	0	3
2014	62	7	2	6
2015	62	6	2	2
2016	65	5	1	4
2017	63	2	1	3
2018	62	4	2	5
2019	64	6	4	4
2020	66	6	3	7

Tabell 1 - Antall bompengeprojekter med innkreving i perioden 2012-2020, og antall bompengeprojekter 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 bompenginnkreving i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompenginnkreving på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i fem prosjekter, og to av disse hadde innkreving både på ferje og i bomstasjoner på veg. I prosjekter med bompenginnkreving på ferje innkreves bompengene som et tillegg til den regulære ferjebilletten og betales til det regionale bompengeselskapet. I disse tilfellene benyttes ferjene som innkrevingspunkt, på samme måte som bomstasjoner på veg. En oversikt over hvilke bompengeprojekter som har bompenginnkreving på ferje finnes i Tabell 39. Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompenginnkreving på veg brukte AutoPASS, med unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, som hadde manuell innkreving og betaling for passasjerer.

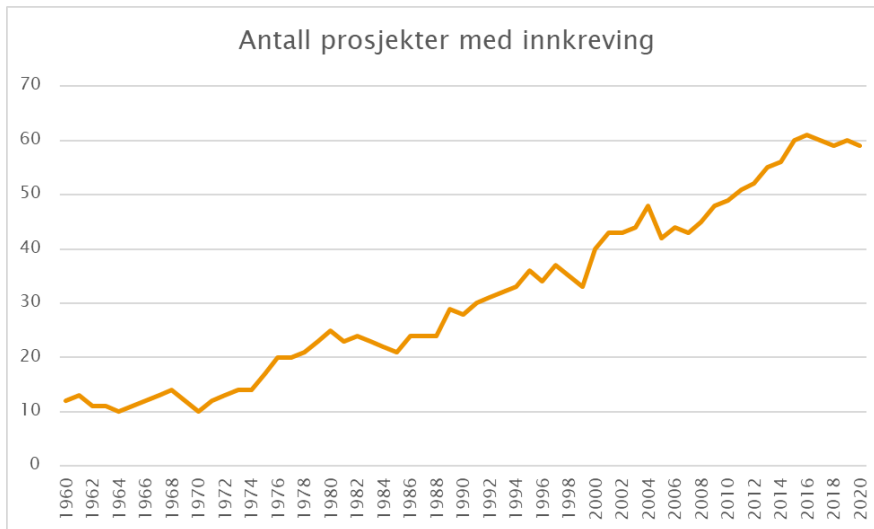
Ettersom sju prosjekter avvirket sin innkreving i løpet av 2020, hadde 59 bompengeprojekter innkreving ved utgangen av 2020. Ved dette tidspunktet var totalt 73 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 14 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving. Tabell 40 viser hvilke prosjekter dette gjelder, og antall bomstasjoner tilhørende disse prosjektene, som oppgitt i de respektive stortingsproposisjonene. I tillegg er prosjekter som er vedtatt i 2021 inkludert i samme tabell.

Tabell 39 gir en oversikt over alle bompengeprojekter som hadde innkreving i 2020, hvilket fylke og regionalt bompengeselskap de tilhørte, og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med bompenginnkreving for de ulike prosjektene.

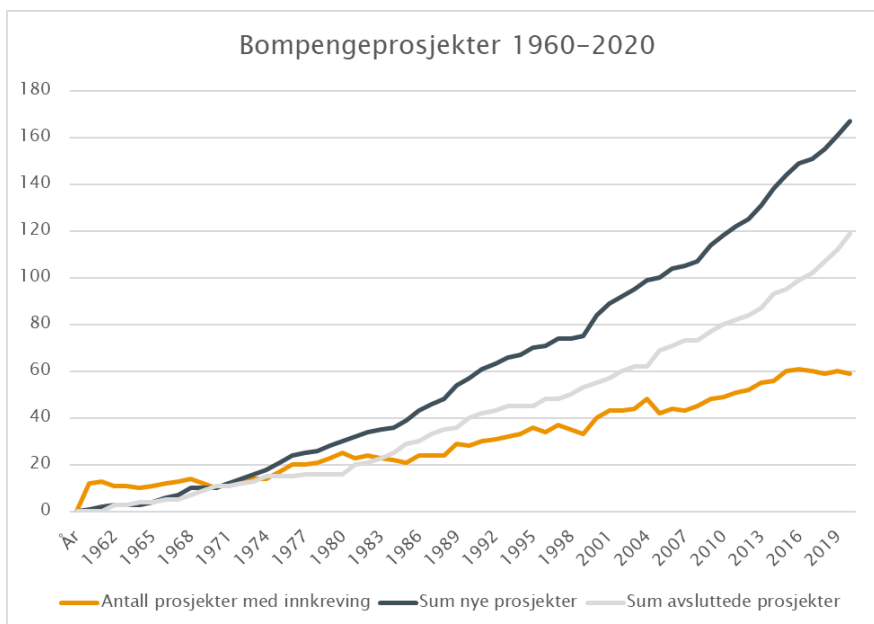
I tillegg var det innkreving av lokal drivstoffavgift for Tromsøpakke 3. Lokal drivstoffavgift er ikke inkludert i resultater og analyser i denne rapporten annet enn ved en egen beskrivelse i kapittel 2.7.

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

Figur 2 viser antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2020. Figur 3 viser antall bompengeprosjekter med innkreving i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i samme tidsperiode.

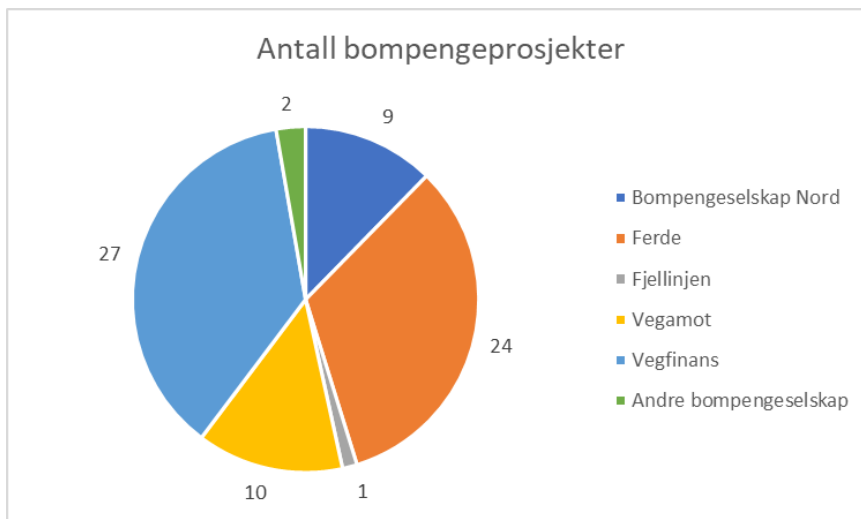


Figur 2 – Antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960 – 2020.



Figur 3 – Antall prosjekter med innkreving, i tillegg til summen av nye prosjekter og summen av avsluttede prosjekter i perioden 1960-2020.

Figur 4 viser hvordan antall bompengeprosjekter fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2020. Dette inkluderer prosjekter med innkreving ved utgangen av 2020, prosjekter som ble avsluttet i løpet av året og prosjekter som enda ikke hadde startet innkreving i 2020.



Figur 4 – Antall bompengeprosjekter fordelt på de regionale bompengeselskapene og de selskapene som i 2020 stod utenfor de regionale selskapene.

De regionale bompengeselskapene forvalter et ulikt antall bompengeprosjekter. I tillegg er det stor variasjon mellom de ulike prosjektene, fra store pakker i byområder med et høyt antall bomstasjoner, passeringer og inntekter, til små prosjekter på fylkesveger med én bomstasjon. Kun ett bompengeprojekt ligger under Fjellinjen (Oslopakke 3), men dette er det største prosjektet i landet målt i antall bomstasjoner, antall passeringer og passeringsinntekter. Vegamot og Bompengeselskap Nord har omtrent likt antall prosjekter i sine porteføljer, og for begge er rundt halvparten riksvegprosjekter. Begge har i tillegg både bypakker og fylkesvegprosjekter. Ferde og Vegfinans er de to selskapene som forvalter flest bompengeprosjekter. Vegfinans har flest riksvegprosjekter, mens for Ferde er prosjektene omtrent likt fordelt mellom riks- og fylkesvegprosjekter i tillegg til at de har flere bypakker. For en detaljert oversikt over hvilke bompengeprojekter som tilhører de ulike regionale bompengeselskapene og om de er definert som bypakker, riks- eller fylkesvegprosjekter, se Tabell 39, i tillegg til en beskrivelse i kapittel 2.2.1.

2.1.3 Antall bomstasjoner

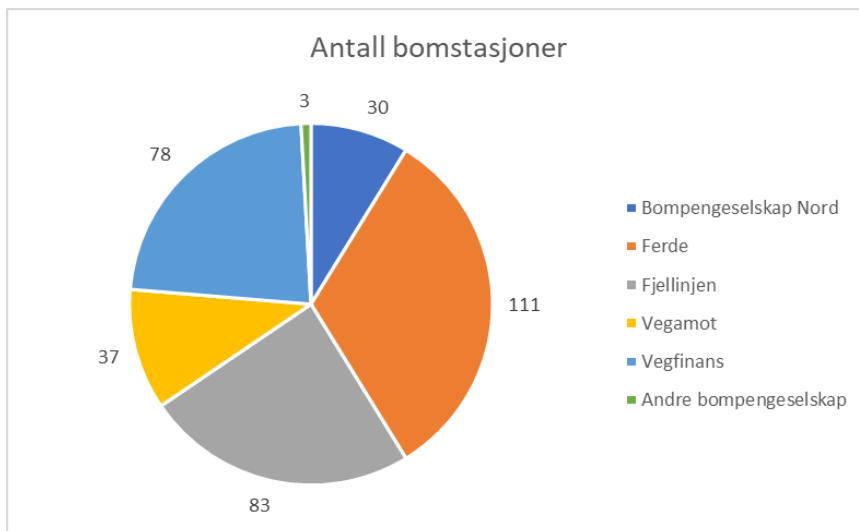
I løpet av 2020 var det innkreving i 342 bomstasjoner fordelt på om lag 740 innkrevingsfelt, og det var i tillegg bompenginnkreving på 7 ferjestrekninger. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004-2020, og viser antall bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Tabellen viser også antall ferjestrekninger hvor det var innkreving i perioden 2011-2020.

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

Tabell 2 - Antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving per år i perioden 2004-2020. Antall ferjestrekninger med bompengeneinnkreving er kun oppgitt for perioden 2011-2020.

Hvert bompengeprojekt består av en eller flere bomstasjoner. I Norge brukes det i dag tre ulike typer bompengesystemer. Enkle bomstasjoner har vært den vanligste løsningen, hvor trafikantene betaler for passering av en bomstasjon, uavhengig av hvor lang strekning av den nye vegen som benyttes før og etter bomstasjonen. Bomstasjoner ved strekningsvis utbygging brukes i hovedsak på lange riksvegstreknings som blir utbygd etappevis. Der vil innkreving av bompenger på den enkelte strekning starte når etappen er ferdig bygd. Det tredje systemet er bomringer. I bomringer vil en serie bomstasjoner være plassert rundt et byområde på en slik måte at det ikke er mulig å passere gjennom ringen uten å betale. Bomringer kan bestå av flere ringer, det vil si indre og ytre ring. Dette betyr at antall bomstasjoner i prosjekter i byområder vil som regel være betydelig høyere enn andre type prosjekter. Figur 5 viser hvordan antall bomstasjoner fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2020.

⁶ I årene før 2010 er dette å anse som omtrentlige tall, det vil si $\pm 2-3$ bomstasjoner til det som er oppgitt. Årsaken til dette er ulik tolkning i antall bomstasjoner, spesielt på grunn av ramper til hovedveger. I tillegg har det vært ombygginger av bomstasjoner som kan ha medført til justering av antall.



Figur 5 – Fordeling av antall bomstasjoner mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskapene som står utenfor de regionale selskapene. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene i 2020).

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

2.2 Trafikk

2.2.1 Antall passeringer

I 2020 var det registrert 986 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeneinnkreving. Dette er en økning på i overkant av 100 millioner passeringer sammenlignet med 2019. Dette skyldes oppstart av bompengeprojekter og utvidelse av prosjekter med flere bomstasjoner i 2019 og 2020. Oslopakke 3 bidro med den største andelen av denne økningen, med oppstart av Oslo pakke 3 trinn 2 i juni i 2019.

Selv om det totalt sett var en økning i antall passeringer i 2020, førte nedstenging av samfunnet som følge av utbruddet av koronaviruset 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 varierte trafikken i takt med lokale tiltak for å begrense smittespredning.

De fleste prosjektene hadde en nedgang i antall passeringer i 2020. 14 prosjekter hadde en økning, men ni av disse hadde endringer eller oppstart av bomstasjoner som har bidratt til dette. Det betyr at fem prosjekter med sammenlignbare tall hadde en trafikkøkning.

Tabell 3 viser endring i antall passeringer per måned sammenlignet med 2019. Kun prosjekter med sammenlignbare tall er inkludert i denne beregningen. I tillegg er E6 Den nye Svinesundsforbindelsen ekskludert. På grunn av stengt grense til Sverige, ble trafikken i dette prosjektet drastisk redusert, og situasjonen var ikke sammenlignbar med de andre bompengeprojektene. Enkelte andre prosjekter i nærheten av riksgrensen ble også påvirket, men ikke i nærheten av i samme grad som E6 Den nye Svinesundsforbindelsen, ettersom disse prosjektene også har lokal trafikk innad i Norge.

Måned	Endring i antall passeringer fra 2019-2020
Januar	3,0 %
Februar	6,7 %
Mars	-22,5 %
April	-26,5 %
Mai	-14,6 %
Juni	-3,7 %
Juli	3,6 %
August	-3,5 %
September	-0,1 %
Oktober	-3,5 %
November	-9,7 %
Desember	-4,6 %

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

E6 Den nye Svinesundsforbindelsen hadde en reduksjon i antall passeringer på 64 prosent. De andre prosjektene hadde en reduksjon på under 20 prosent, mens de fleste prosjektene var under 10 prosent. Hvis man kun ser på prosjekter med sammenlignbare trafikk tall, dvs. prosjekter som ikke har hatt endringer i antall bomstasjoner eller oppstart eller avvikling i 2019 og 2020, var gjennomsnittlig nedgang i trafikk for disse prosjektene på 7,3 prosent. Hvis man ikke tar med E6 Den nye Svinesundsforbindelsen i beregningen, var nedgangen på 6,3 prosent.

Tabell 4 - Tabell 7 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengerekkering, for perioden 2014-2020. Se Tabell 39 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2020, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengerekkering i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Passeringene i bomstasjonene var fordelt på 92,8 prosent i takstgruppe 1 og 7,2 prosent i takstgruppe 2, som er omtrent som fordelingen har vært de foregående årene. Hvis man ser bort fra prosjekter som startet eller avviklet sin innkreving i 2020, så har de fleste prosjektene en endring på mindre enn 0,5 prosentpoeng i fordelingen mellom takstgruppe 1 og 2 sammenlignet med 2019. For rundt 75 prosent av prosjektene varierer andelen mellom -0,5 og 0,5 prosentpoeng for en gitt takstgruppe sammenlignet med 2019.

Andelen bompengerekkeringer som ble gjort på ferjestrekninger med bompengerekkering var på 0,3 prosent i 2020. Denne andelen har vært under én prosent i perioden 2014-2020.

År	Antall – takstgruppe 1	Antall – takstgruppe 2	Totalt antall passeringer	Andel – takstgruppe 1	Andel – takstgruppe 2
2014	475 970 913	34 500 875	510 471 787	93,2 %	6,8 %
2015	548 123 568	42 995 858	591 119 426	92,7 %	7,3 %
2016	592 912 754	45 316 247	638 229 001	92,9 %	7,1 %
2017	608 156 260	46 814 957	654 971 217	92,9 %	7,1 %
2018	609 132 060	47 354 101	656 486 161	92,8 %	7,2 %
2019	818 279 663	61 948 637	880 228 300	93,0 %	7,0 %
2020	914 898 944	71 214 616	986 113 560	92,8 %	7,2 %

Tabell 4 - Antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2, for passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengerekkering. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2020).

År	Antall – bomstasjoner	Antall – ferje	Totalt antall passeringer	Andel – bomstasjoner	Andel – ferje
2014	506 505 529	3 966 258	510 471 787	99,2 %	0,8 %
2015	586 980 419	4 139 007	591 119 426	99,3 %	0,7 %
2016	634 136 119	4 092 882	638 229 001	99,4 %	0,6 %
2017	651 893 889	3 077 328	654 971 217	99,5 %	0,5 %
2018	653 572 562	2 913 599	656 486 161	99,6 %	0,4 %
2019	877 294 826	2 933 474	880 228 300	99,7 %	0,3 %
2020	983 395 188	2 718 372	986 113 560	99,7 %	0,3 %

Tabell 5 - Antall passeringer fordelt på bomstasjoner og ferjer med bompengerelevanter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2020).

År	Antall – takstgruppe 1, bomstasjoner	Antall – takstgruppe 2, bomstasjoner	Totalt antall passeringer i bomstasjoner	Andel – takstgruppe 1, bomstasjoner	Andel – takstgruppe 2, bomstasjoner
2014	472 471 944	34 033 586	506 505 529	93,3 %	6,7 %
2015	544 483 552	42 496 867	586 980 419	92,8 %	7,2 %
2016	589 316 862	44 819 257	634 136 119	92,9 %	7,1 %
2017	605 454 197	46 439 692	651 893 889	92,9 %	7,1 %
2018	606 590 345	46 982 217	653 572 562	92,8 %	7,2 %
2019	815 756 496	61 538 330	877 294 826	93,0 %	7,0 %
2020	912 679 266	70 715 922	983 395 188	92,8 %	7,2 %

Tabell 6 - Antall passeringer i bomstasjoner, fordelt på takstgruppe 1 og 2. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2020).

År	Antall – ferje (< 6,0 m)	Antall – ferje (≥ 6,0 m)	Totalt antall passeringer på ferje	Andel – ferje (< 6,0 m)	Andel – ferje (≥ 6,0 m)
2014	3 498 969	467 289	3 966 258	88,2 %	11,8 %
2015	3 640 016	498 991	4 139 007	87,9 %	12,1 %
2016	3 595 892	496 990	4 092 882	87,9 %	12,1 %
2017	2 702 063	375 265	3 077 328	87,8 %	12,2 %
2018	2 541 715	371 884	2 913 599	87,2 %	12,8 %
2019	2 523 167	410 307	2 933 474	86,0 %	14,0 %
2020	2 219 678	498 694	2 718 372	81,7 %	18,3 %

Tabell 7 - Antall passeringer på ferjer med bompengerelevanter, fordelt på kjøretøy under og over 6,0 meter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2020).

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

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

Tabell 8 - Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på kategorier av årsgjennsnitt (ÅDT) for perioden 2014-2020. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene for 2014-2020).

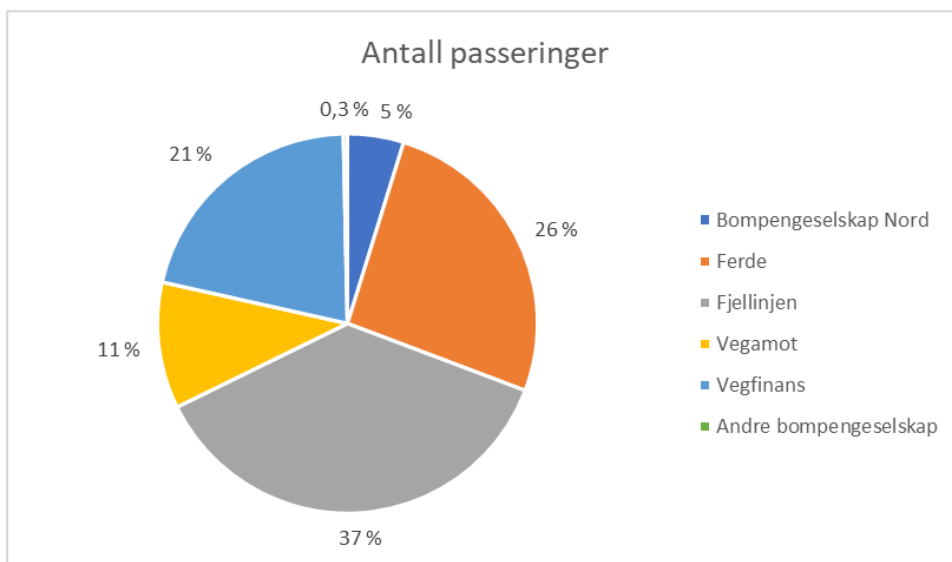
Tabell 9 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2020. Prosjektene som er definert som bomringer, også kalt bypakker, inkluderer for 2020: Bypakke Bergen, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nedre Glomma, Bypakke Nord-Jæren, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Oslopakke 3, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen og Vegpakke Harstad. Bompengepakker hvor utbyggingen hovedsakelig skjer på riksveg med mindre tiltak på fylkesveg eller kommunal veg, er definert som riksvegprosjekter. Se Tabell 39 for en komplett liste over hvilke prosjekter som er definert som bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter. Det er kun små forandringer i fordelingen av passeringer mellom disse typene prosjekter i perioden 2015 til 2018. I forbindelse med oppstart av Oslopakke 3 trinn 2 har det vært en økning i antall passeringer totalt for bypakkene. Økningen for fylkesvegprosjekter skyldes i hovedsak oppstart av Nordhordlandspakken. Det var en reduksjon i antall passeringer i de fleste riksvegprosjekter som hadde sammenlignbare tall i 2019 og 2020. Dette skyldes koronasituasjonen. Likevel om det var oppstart av flere nye riksvegprosjekter i 2019 og 2020, var det en reduksjon i totalt antall passeringer for riksvegprosjektene.

	Bomringer/bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
2012	330 617 449	71,2 %	118 665 756	25,6 %	14 848 685	3,2 %
2013	332 754 134	70,1 %	124 118 057	26,2 %	17 531 279	3,7 %
2014	371 212 739	72,7 %	118 005 466	23,1 %	21 253 582	4,2 %
2015	386 971 274	65,5 %	175 569 682	29,7 %	28 578 470	4,8 %
2016	416 327 995	65,2 %	193 672 491	30,3 %	28 228 515	4,4 %
2017	428 653 196	65,4 %	198 347 047	30,3 %	27 970 974	4,3 %
2018	430 800 099	65,6 %	197 952 042	30,2 %	27 734 020	4,2 %
2019	647 957 474	73,6 %	203 949 443	23,2 %	28 321 383	3,2 %
2020	744 786 991	75,5 %	201 001 336	20,4 %	40 325 233	4,1 %

Tabell 9 - Fordeling av antall passeringer i bomringer (bypakker), riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2020, og andel av totalt antall passeringer de enkelte årene. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene for 2012-2020).

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

⁷ I denne opptellingen er ikke de strekningsvise prosjektene E18 Gulli – Langangen, E6 Gardermoen – Kolomoen og E16 Kongsvingervegen (E16 Kløfta – Nybakk og E16 Kongsvinger- Slomarka) splittet i flere prosjekter. Sum vil derfor avvike fra antall prosjekter med innkreving.



Figur 6 – Fordeling mellom bompengeselskapene av totalt antall passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene for 2020).

2.2.2 Passeringer med brikke og brukeravtale

Ved utgangen av 2020 var det det om lag 2,8 millioner AutoPASS-brikker i bruk i Norge. Gjennom EasyGo⁸-samarbeidet mellom Norge, Sverige, Danmark og Østerrike er det også mulig å bruke andre typer brikker i Norge.

I 2020 brukte alle bomstasjoner på offentlig veg, med unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Brikkeandel, det vil si antall passeringer hvor brikke er registrert i bomstasjonene i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008-2020 er oppgitt i Tabell 10. Brikkeandelen er beregnet fra passeringer i bomstasjonene som bruker AutoPASS, og inkluderer ikke ferjestrekninger med bompengeneinnkreving. Brikkeandelen har hatt en årlig økning siden 2016, før den igjen falt noe i 2019 og 2020. Andelen har vært stabil rundt 80 prosent siden 2008, med en svak årlig nedgang i perioden 2010-2014.

År	Brikkeandel (prosent) ⁹
2008	77,18
2009	80,70
2010	81,21
2011	80,64
2012	79,71
2013	78,21
2014	77,26
2015	77,51
2016	77,14
2017	78,26
2018	78,66
2019	77,79
2020	77,72

Tabell 10 - Brikkeandel, dvs. antall passeringer der brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, for perioden 2008–2020. (Kilde: Rapporter fra CS Norge).

⁸ Se <https://easygo.com/> for mer informasjon.

⁹ Gjelder kun bompengeanlegg tilknyttet sentralsystemet CS Norge.

Brikkeandelen er noe høyere i bypakker enn i riks- og fylkesvegprosjekter, hvor andelene var henholdsvis 80, 69 og 75 prosent. Brukerne har rabatter som timesregel og passeringstak i bypakkene, og for å få denne rabatten kreves det bruk av gyldig brukeravtale og brikke. Denne typen rabatter finnes også for en del av riks- og fylkesvegprosjektene, men er ikke like utbredt som i bypakker. Flere riks- og fylkesvegprosjekter har passeringstak, men kun et fåtall har timesregel.

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

Hvis man kun tar hensyn til brikkepasseringer som knyttes til gyldige brukeravtaler, var andelen 72,7 prosent av totalt antall passeringer i 2020. For årene 2015-2019 var denne andelen på henholdsvis 71,4, 71,7, 72,3, 74,7 og 74,2 prosent.

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, jf. Tabell 10. Tabell 11 viser andelen passeringer som er tilknyttet en brukeravtale, uavhengig av om brikke er registrert. Vi ser fra disse to tabellene at likevel om det har vært en årlig reduksjon i brikkeandelen siden 2018, har avtaleandelen økt i denne perioden.

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

Tabell 11 – Avtaleandel, dvs. antall passeringer der brukeravtale er registrert i forhold til totalt antall passeringer, for perioden 2015-2020. (Kilde: Rapporter fra CS Norge).

Ut fra forskjellen mellom brikkeandel og avtaleandel i henholdsvis Tabell 10 og Tabell 11, kan vi se at en viss andel av passeringene i bomstasjonene var avtalepasseringer, men brikke ble ikke registrert. I bomstasjonene var det om lag 219 millioner passeringer hvor brikke ikke var registrert. Om lag 138 millioner av disse passeringene, som tilsvarer 63 prosent, ble etter passering knyttet til en brukeravtale. Dette er en økning fra 2019, da denne andelen var på 56 prosent.

Antall passeringer uten brikke, men med brukeravtale, i forhold til totalt antall passeringer uten brikke, varierer mye mellom ulike bompengeprosjekter. Hvis man ser på de ulike bompengeprosjektene, varierer denne andelen fra 25 prosent til i overkant av 85 prosent. Prosjekter hvor denne andelen er høyest er hovedsakelig i enkelte byområder. De laveste andelene finner man i hovedsak for strekningsvise prosjekter eller enkeltprosjekter.

Ved å se på takstgruppe 1 og takstgruppe 2 hver for seg, finner man at brikkeandelen var 77,3 prosent for takstgruppe 1 og 83,4 prosent for takstgruppe 2. Hvis man ser på passeringer uten brikke som var tilknyttet en brukeravtale, gjelder dette 62 prosent av passeringene i takstgruppe 1. For takstgruppe 2 var 88 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en brukeravtale. Avtaleandelene i takstgruppe 1 og 2 var henholdsvis 89,2 og 96,4 prosent.

Totalt for hele landet har brikkeandelen gått noe ned sammenlignet med foregående år, mens avtaleandelen har gått opp, jf. Tabell 10 og Tabell 11. Rundt 70 prosent av prosjektene har hatt en

økning i brikkeandelen sammenlignet med 2019. Avtaleandelen har økt i underkant av 90 prosent av prosjektene.

2.2.3 Passeringer som ikke belastes bompenger

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

Pålagt sletting av personopplysninger i bompengesystemet har hatt innvirkning på tilgjengelig statistikk for fritakspasseringer og passeringer med 100 prosent rabatt. Disse passeringene er i 2020 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 ulike rabattordninger for nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler), kollektivtransport, utrykningskjøretøy, kjøretøy som er i arbeid på vegen og forflytningshemmede. I tillegg er rabatter på grunn av timesregel og passeringstak oppgitt for 2018-2020. I 2020 utgjorde disse fritakene og rabattene om lag 340 millioner passeringer, som tilsvarer 35 prosent av alle passeringer.

Særskilte fritak basert på bosted vil komme i tillegg. Passeringer med nullutslippskjøretøy¹⁰ er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.3.1.

År	Nullutslippskjøretøy	Kollektivtransport	Utrykningskjøretøy	Kjøretøy i arbeid på vegen	Forflytningshemmede (i bomringer)	Timesregel	Passeringstak
2011	0,4						
2012	1,4						
2013	3,6						
2014	11,0						
2015	22,4	6,7	1,4	0,3	5,3		
2016	34,9	7,2	1,6	0,3	5,7		
2017	47,5	7,6	1,8	0,2	5,9		
2018	66,4	7,9	1,8	0,3	5,8	70,3	15,3
2019	66,7	12,1	2,5	0,3	8,9	178,6	21,6
2020	45	14	3	0,1	10	250	19

Tabell 12 - Oversikt over antall fritakspasseringer og passeringer som ikke blir belastet bompenger på grunn av ulike rabattordninger i perioden 2015-2020, inkludert antall passeringer som har fått rabatt i henhold til timesregel og passeringstak for 2018-2020. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy er oppgitt for 2011-2020. Oppgitt i antall millioner passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og CS Norge).

Hvis man ser på fordelingen av alle passeringer som ikke ble belastet bompenger i de ulike prosjektene, var 90 prosent av passeringene i bypakker, 7 prosent i riksvegprosjekter og 3 prosent i fylkesvegprosjekter. I bypakkene var 41 prosent av passeringene ikke belastet bompenger, mens dette var 12 prosent i riksvegprosjekter og 28 prosent i fylkesvegprosjekter. Alle bypakker 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 har fortsatt enkelte fylkesvegprosjekter 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy.

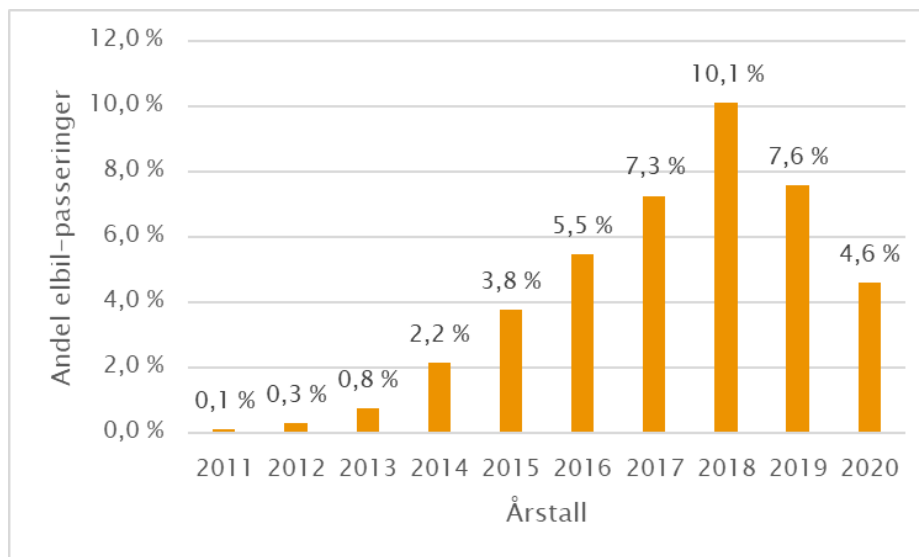
¹⁰ Ordningen med 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy gjelder for elbiler og hydrogenbiler. Tallene inkluderer derfor også passeringer med hydrogenbiler, men disse utgjør en marginal andel. Nullutslippskjøretøy omtales derfor også som elbiler.

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

2.2.3.1 Nullutslippsskjøretøy

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

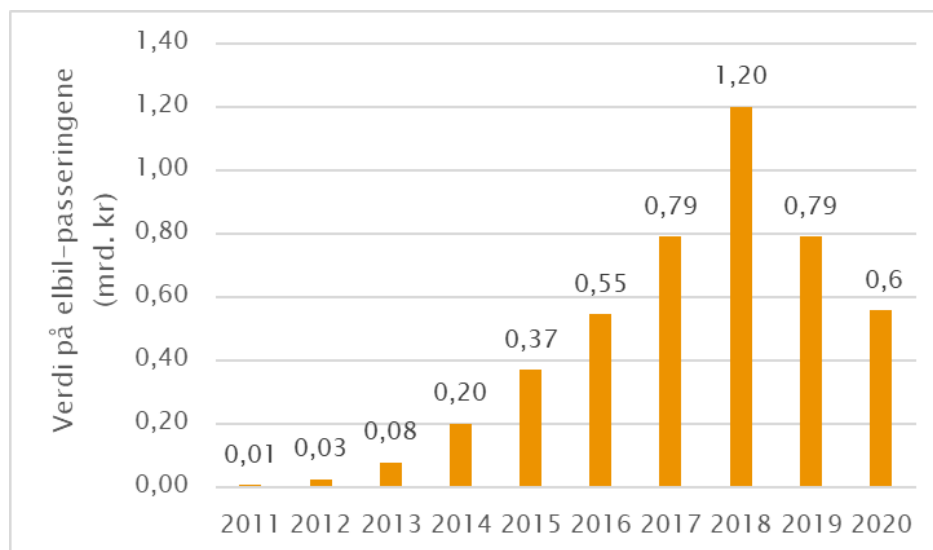
Antall passeringer med nullutslippsskjøretøy som har hatt fritak fra betaling av bompenger, i hovedsak elbiler¹⁰, hadde en sterk økning fram til 2018. I 2019 og 2020 ble det innført betaling for nullutslippsskjøretøy i flere prosjekter, og dette har ført til at det i 2020 har vært en reduksjon av passeringer med nullutslippsskjøretøy som ikke belastes bompenger. Se Figur 7 for en utvikling i andelen passeringer med nullutslippsskjøretøy som ikke belastes bompenger i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2020. Tabell 12 angir antall passeringer med nullutslippsskjøretøy som ikke belastes bompenger i perioden 2011-2020.



Figur 7 - Utvikling i andel passeringer med nullutslippsskjøretøy som ikke var belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2011–2020. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

Verdien på passeringene med nullutslippsskjøretøy som ikke belastes bompenger er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 600 millioner kroner i 2020. Dette utgjorde om lag fem prosent av de totale passeringsinntektene. Siden 2011 har verdien på elbil-passeringene i forhold til passeringsinntektene økt jevnlig fra 0,1 prosent i 2011 til 11 prosent i 2018. Ettersom det er innført betaling for nullutslippsskjøretøy i 2019 og 2020 i flere prosjekter, er det en reduksjon i denne beregnede verdien i begge disse årene. De første årene i perioden 2011–2020 var det mer enn en dobling i denne verdien hvert år, mens fra 2016-2018 var den årlige økningen i verdien på elbil-passeringene omtrent femti prosent. Ved denne beregningen er det forutsatt at de fleste elbil-bilistene ville kjørt egen bil også når de må betale. Det er imidlertid vanskelig å vite om de ville reist med egen bil, kollektivt, som passasjer i bil eller andre transportmåter. Dette gjelder spesielt i de største byområdene hvor kollektivtransport kan være et konkurransedyktig alternativ til bil på mange strekninger. Den beregnede verdien på elbil-passeringene kan derfor være noe overvurdert. I løpet av 2019 var det store endringer i enkelte

bypakker, som har hatt innvirkning på gjennomsnittlig inntekt per passering, og dermed på beregningen av verdien på elbil-passeringene. Dette innebar derfor en ekstra usikkerhetsfaktor for 2019. I 2020 var selve tallgrunnlaget for nullutslippskjøretøy en ekstra usikkerhetsfaktor, som beskrevet over. Figur 8 viser utviklingen på beregnet verdi på elbil-passeringene som ikke ble belastet bompenger i perioden 2011–2020.



Figur 8 - Utvikling i beregnet verdi på passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger i perioden 2011-2020. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

2.2.4 Utenlandsregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i bomstasjonene som benyttet AutoPASS-systemet var om lag 20,2 millioner, som tilsvarer 2,0 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Dette er basert på utenlandske kjøretøy uten brikke som ble behandlet av Euro Parking Collection (EPC) og utenlandske kjøretøy med brikke. Det er her forutsatt at kjøretøy med brikke fra en EasyGo-partner var utenlandsk. Tabell 13 viser antall passeringer med utenlandske kjøretøy i perioden 2013–2020, i tillegg til andel av totalt antall passeringer. Reduksjon i antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy antas å ha sammenheng med 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 %

Tabell 13 - Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy og andel av totalt antall passeringer i perioden 2013–2020. (Kilder: EPC, Turistløsningen, CS Norge og AutoPASS formidlingssentral).

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

Kjøretøy med brukeravtale har en vesentlig høyere betalingsandel enn kjøretøy uten avtale, og utenlandsregistrerte kjøretøy med brukeravtale har en høy betalingsgrad. Bompengeselskapene

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

I takstgruppe 1 betalte utenlandsregistrerte kjøretøy med brukeravtale 98 prosent og de uten avtale 89 prosent av fakturert beløp i 2020. Til sammenligning var betalingsgraden for norske kjøretøy på henholdsvis 99 prosent og 83 prosent.

I takstgruppe 2 betalte utenlandsregistrerte kjøretøy med brukeravtale 99 prosent av beløp fakturert i 2020, mens tilsvarende gruppe norske betalte om lag 100 prosent. Det er større forskjell mellom norske og utenlandske i takstgruppe 2 for de som ikke har brukeravtale. For disse betalte kun 56 prosent av fakturert beløp for utenlandsregistrerte kjøretøy, mens for norske var betalingsgraden 85 prosent. Dette er en liten gruppe, da de fleste kjøretøy i takstgruppe 2 bruker brikke fordi de omfattes av ordningen med obligatorisk brikke.

Se kapittel 4.6 for mer informasjon om utenlandsregistrerte kjøretøy og betalingsgrad.

2.3 Bompenginntekter

I 2020 var de totale bompenginntektene på 11,5 milliarder kroner, mens i 2019 var de på 11,6 milliarder kroner. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 13,1 milliarder kroner i 2020. Tabell 28 viser utviklingen i bompenginntekter siden 2002. Tabell 14 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015-2020 spesifisert på passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, inntekter fra tilleggsavgifter, purregebyr og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner, inkludert tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, som beskrevet i kapittel 1.1.6. Tilskudd for reduserte bompengetakster inntektsføres fra det tidspunktet takstene er redusert og periodiseres over gjeldende tidsperiode. Tilskudd utbetalt i det enkelte år vil derfor avvike fra bompengeselskapenes inntekter fra tilskudd det året. Etersom 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 bompenginnkrevningen for enkelte prosjekter.

År	Passerings- inntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	Passerings- inntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	Bompeng- inntekter på ferje	Sum passerings- inntekter	Inntekter fra tilleggs- avgift, gebyrer, utsteder- godtgjørelse	Sum bompeng- inntekter	Andre drifts- inntekter	Sum drifts- inntekter
2015	7 684 408	1 249 609	201 370	9 135 387	192 356	9 327 743	106 375	9 434 118
2016	8 145 453	1 237 505	207 899	9 590 858	228 678	9 819 536	108 427	9 927 963
2017	8 499 657	1 481 378	195 845	10 176 879	245 432	10 422 312	70 273	10 492 585
2018	8 854 272	1 557 629	200 282	10 612 183	173 475	10 785 658	543 780	11 329 438
2019	9 486 142	1 759 303	184 628	11 430 073	142 182	11 572 255	819 301	12 391 556
2020	9 388 739	1 803 970	169 128	11 361 838	93 922	11 455 760	1 634 030	13 089 790

Tabell 14 – Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompenginntekter på ferje, inntekter fra tilleggsavgift, purregebyr, miljøgebyr og utsteder godtgjørelse, i tillegg til andre inntekter. Oppgitt i løpende 1 000 kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2015–2020).

Det har vært en reduksjon i innbetalte bompenger i 2020 sammenlignet med 2019 likevel om det var en betydelig trafikkøkning. Som beskrevet i kapittel 2.2.1 var det en reduksjon i antall passeringer i de fleste prosjektene på grunn av koronatiltakene som ble innført i mars i 2020, og dette gjenspeiles i passeringsinntektene. Det var en inntektsreduksjon i 64 prosent av prosjektene. Ikke alle prosjektene er sammenlignbare på grunn av oppstart og avvikling av innkreving. Ser vi på kun de prosjektene med sammenlignbare tall i 2019 og 2020, har det vært en inntektsnedgang i 81 prosent av prosjektene. I

tillegg har det vært en reduksjon i Bypakke Bergen og Oslopakke 3, likevel om disse prosjektene startet innkreving i nye bomstasjoner i 2019. Ni av prosjektene med sammenlignbare tall hadde en inntektsnedgang på mer enn ti prosent. Enkelte prosjekter har også blitt tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene, som har hatt innvirkning på passeringsinntektene. Som sett i Tabell 3, var det en stor økning i trafikken i sommermånedene, og spesielt for enkelte prosjekter. Dette kompenserte for noe av tapet etter den kraftige trafikkreduksjonen i mars, april og mai.

Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 83,6 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 16,4 prosent. Tabell 15 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2014-2020.

År	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 1 (prosent)	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 2 (prosent)
2014	86,7	13,3
2015	85,7	14,3
2016	86,5	13,5
2017	84,9	15,1
2018	84,8	15,2
2019	84,1	15,9
2020	83,6	16,4

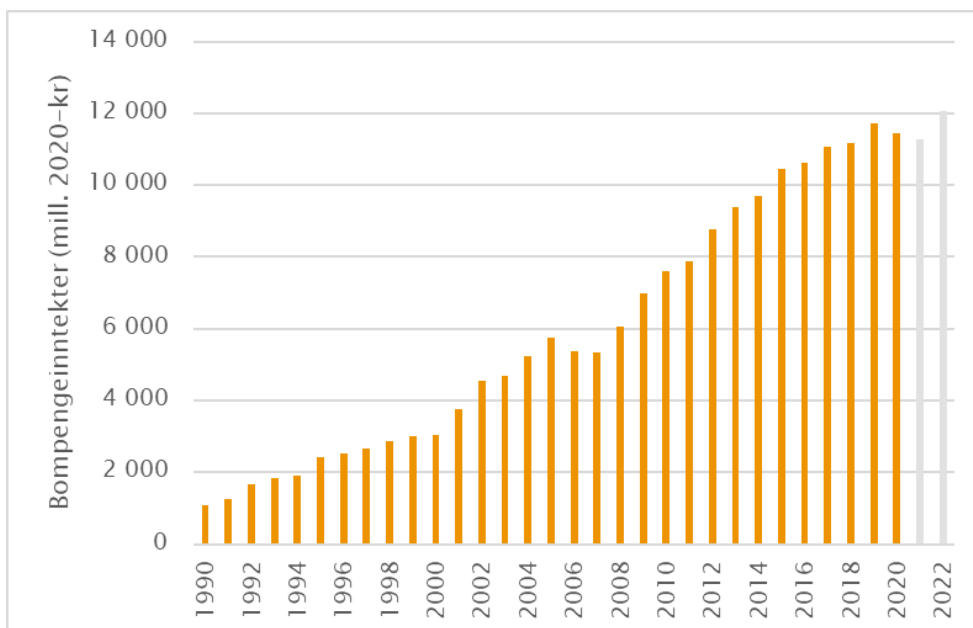
Tabell 15 – Fordeling av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2 for perioden 2014-2020. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2014–2020).

Figur 9 viser utviklingen av bompengeinntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2020-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2021 og 2022. 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 2008-2020 er om lag 470 millioner kroner.

Prognosene for passeringsinntekter i 2021 og 2022 er på henholdsvis 11,6 og 12,7 milliarder kroner. Passeringsinntektene for 2020 og prognosen for 2021 er betydelig lavere enn tidligere antatt. Dette skyldes i stor grad redusert trafikk på grunn av koronatiltakene. På grunn av lavere inntekter enn forutsatt etter oppstart av Oslopakke 3 trinn 2 og koronasituasjonen, bidro prognosen for dette prosjektet til om lag halvparten av dette avviket for 2020. Rundt to tredjedeler av prosjektene hadde en noe høyere prognose enn sluttresultatet, og for de fleste kan vi anta at tiltakene i forbindelse med koronasituasjonen bidro til dette. Prosjekter som ble avvirket på grunn av tildeling av tilskudd var prosjekter som hadde liten inntekt sammenlignet med totalinntektene, og bidro derfor lite til dette avviket.

Inntektsprognosene for 2021 og 2022 er basert på bompengeprosjekter som var vedtatt av Stortinget ved utgangen av 2020. Prognosen for 2022 inneholder derfor ikke inntekter for Bypakke Tenk Tromsø og Bypakke Ålesund, som begge ble vedtatt i 2021. Det er ventet at disse bypakkene starter bompenginnkreving i løpet av 2022, jf. Prop. 99 S (2020-2021) og Prop. 201 S (2020-2021).

Hovedandelen av inntektene er knyttet til de store bypakkene i Oslo, Bergen, Stavanger-området og Trondheim. Hovedårsaker til den forventede inntektsøkningen i 2022 er også knyttet til disse bypakkene, i tillegg til oppstart av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 og oppstart av tre riksvegprosjekter i 2022.



Figur 9 – Bompenginntekter per år i perioden 1990-2020, oppgitt i millioner 2020-kroner. I tillegg er prognoser for 2021 og 2022 oppgitt. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2020, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013)).

Den gjennomsnittlige inntekten per passering var på 11,52 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes passeringsinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer fritatt fra betaling av bompenger. Tabell 16 viser utviklingen siden 2013. I 2020 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 per passering. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke er blitt belastet bompenger har gått ned ettersom det innført betaling for disse kjøretøyene i flere prosjekter, men antall registrerte elbiler har økt, jf. Statistisk sentralbyrås statistikk om bilparken i Norge. Takstene for elbiler er lavere enn for konvensjonelle kjøretøy så lenge det er registrert en gyldig brukeravtale¹¹, og dette vil derfor også bidra til reduksjonen i gjennomsnittlig inntekt per passering.

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

Tabell 16 – Gjennomsnittlig inntekt per passering. Oppgitt i løpende kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2020).

Gjennomsnittlig inntekt per passering varierte mellom et minimum på rundt 5 kroner og et maksimum på 125 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 17 viser antall

¹¹ I bypakker med miljødifferensierte takster er det en egen takst for nullutslippskjøretøy, uavhengig om det finnes en gyldig brukeravtale.

bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. Gjennomsnittlig inntekt per passering, også kalt gjennomsnittstakst, er noe som følges opp nøye for alle bompengeprosjekter, jf. kapittel 1.1.5.

År	Antall bompengeprosjekter				
	0 - 20 kr	20 - 40 kr	40 - 60 kr	60 - 80 kr	≥ 80 kr
2014	17	21	8	7	6
2015	18	19	8	6	6
2016	21	20	9	5	5
2017	21	19	8	6	4
2018	21	21	5	7	3
2019	24	22	4	5	4
2020	26	22	5	6	2

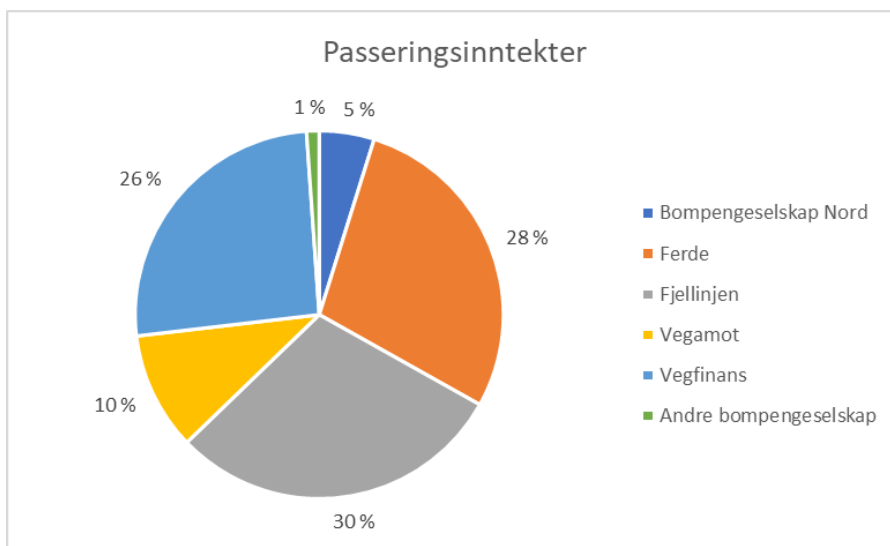
Tabell 17 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering for perioden 2014-2020. Inntekt per passering er oppgitt i 2020-kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2014–2020).

Tabell 18 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Hvordan prosjektene er definert er listet i Tabell 39 og ytterligere beskrevet i kapittel 2.2.1. På grunn av oppstart innkreving i flere bypakker, har inntektene i denne kategorien økt siden 2017, mens det kun har vært små endringer i inntektene for riks- og fylkesvegprosjekter. Det er forventet kun små endringer i denne fordelingen av inntektene i 2021 og 2022.

	Bomringer/bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel
2012	4 063	56,6 %	2 518	35,1 %	596	8,3 %
2013	4 649	59,6 %	2 488	31,9 %	663	8,5 %
2014	5 123	62,0 %	2 412	29,2 %	726	8,8 %
2015	5 263	57,6 %	3 058	33,5 %	814	8,9 %
2016	5 446	56,8 %	3 346	34,9 %	799	8,3 %
2017	5 859	57,6 %	3 503	34,4 %	815	8,0 %
2018	6 490	61,2 %	3 304	31,1 %	817	7,7 %
2019	7 306	63,9 %	3 294	28,8 %	829	7,3 %
2020	7 112	62,6 %	3 353	29,5 %	896	7,9 %

Tabell 18 – Fordeling av passeringsinntekter i bomringer/bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2020. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012–2020).

Figur 10 viser hvordan de totale passeringsinntektene i 2020 er fordelt mellom de regionale bompengeselskapene og selskapene som står utenfor de regionale selskapene.



Figur 10 – Fordeling av passeringsinntekter mellom bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2020).

Som sett tidligere er det flest passeringer i bypakkene, og i underkant av to tredjedeler av passeringsinntektene er i denne typen bompengeprojekter. Det er derimot flest prosjekter på riks- og fylkesveg. Tabell 19 viser hvordan passeringsinntektene i bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter var fordelt på de regionale bompengeselskapene og selskap som står utenfor.

Bompengeselskap	Bypakker	Fylkesvegprosjekter	Riksvegprosjekter
Bompengeselskap Nord	3,3 %	8,7 %	7,0 %
Ferde	33,2 %	49,3 %	12,2 %
Fjellinjen	47,4 %	0,0 %	0,0 %
Vegamot	9,7 %	23,7 %	8,3 %
Vegfinans	6,4 %	15,4 %	69,6 %
Andre bompengeselskap	0,0 %	3,0 %	3,0 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 19 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2020 for bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter var fordelt på de ulike bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2020).

Tabell 20 viser hvordan passeringsinntektene i de ulike bompengeselskapene fordelte seg på bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter.

	Bompengeselskap Nord	Ferde	Fjellinjen	Vegamot	Vegfinans	Andre bompengeselskap
Bypakker	43,1 %	73,6 %	100,0 %	58,3 %	15,5 %	0,0 %
Fylkesvegprosjekter	14,2 %	13,7 %	0,0 %	18,1 %	4,7 %	21,4 %
Riksvegprosjekter	42,8 %	12,7 %	0,0 %	23,6 %	79,8 %	78,6 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 20 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i bompengeselskapene fordelte seg på bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2020).

Figur 11 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom fylkene. Enkelte prosjekter går over fylkesgrenser, så i noen tilfeller er to fylker oppgitt. Det var mest inntekter i Oslo og Viken, etterfulgt av Vestland, Rogaland og Trøndelag. I 2020 var det bompengennevning i alle fylker.

Andel passeringsinntekter	
Oslo/Viken	29,7 %
Vestland	14,6 %
Rogaland	10,9 %
Trøndelag	9,9 %
Viken	8,3 %
Vestfold og Telemark	7,2 %
Innlandet	5,7 %
Viken/Innlandet	5,4 %
Nordland	4,0 %
Agder	2,8 %
Troms og Finnmark	0,8 %
Møre og Romsdal	0,7 %
Totalsum	100,0 %

Figur 11 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene i 2020. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2020).

2.4 Driftskostnader

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

I 2020 var det 66 bompengeprojekter som hadde innkreving av bompenger. Driftskostnadene for bompengeselskapene som hadde innkreving var 902 millioner kroner uten avskrivninger og 1 009 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 21 viser utviklingen fra 2013–2020 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 22 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

Tabell 21 - Oversikt over de ulike postene for driftskostnader for årene 2013-2020. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2020).

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

Tabell 22 - Oversikt over totale driftskostnader med og uten avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til driftskostnader eksklusive både tap på krav og avskrivninger, for årene 2013–2020. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2020).

Hvis man ser på de totale driftskostnadene i perioden 2015-2020, var det en stor reduksjon fra 2015 til 2016. I perioden 2016-2018 holdt driftskostnadene seg stabile, før de økte i 2019 og 2020. 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 prosjektet¹². De totale driftskostnadene i 2015, inklusive avskrivninger, er derfor ikke sammenlignbare med påfølgende år.

Økningen i de totale driftskostnadene fra 2018 til 2019 er hovedsakelig knyttet til bypakkene i Oslo, Bergen og Nord-Jæren, hvor den største økningen er i Oslopakke 3. I disse bypakkene har det vært store endringer i perioden 2018-2019. Økningen er hovedsakelig knyttet til kostnadspostene tap på krav og avskrivninger på varige driftsmidler. På grunn av overføring av vegkantutstyret i forbindelse med bompengereformen, og i tillegg anskaffelser av et stort antall bomstasjoner i bypakkene, har det vært en økning i avskrivningene. Fra 2019 til 2020 har det vært en økning i alle kostnadsposter unntatt tap på krav, og den samlede økningen var på om lag 30 mill. 2020-kr. På grunn av endringene i rapporteringen, som beskrevet over, ses det på kostnader for lønn, administrasjon og innkreving samlet. Oppstart av flere prosjekter i løpet av 2020, i tillegg til oppstart og store endringer i 2019, har bidratt til denne økningen. I overkant av halvparten av prosjektene har hatt en økning i driftskostnadene fra 2019 til 2020, mens de resterende prosjektene har hatt en reduksjon.

I perioden 2017-2020 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

¹² 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.

medført kostnader. Dette har også ført til økt omsetning og flere kunder, og som igjen har ført til at tap på krav har økt.

Statens vegvesen har tidligere vært eiere av vegkantutstyret til alle bompengeprojektene, og vært ansvarlig for anskaffelsene av dette utstyret. I slutten av 2019 ble eksisterende vegkantutstyr og tilhørende avtaler overført til de regionale bompengeselskapene. På grunn av dette eierforholdet har det vært ulik praksis mellom bompengeselskapene når det gjelder avskrivninger av utstyret. Dette har ført til variasjoner i tid 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 i perioden fram til 2020.

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. Utviklingen av tap på krav er oppgitt i Tabell 21, mens tap på krav som andel av passeringsinntekter, driftskostnader eksklusive og inklusive avskrivninger er oppgitt i Tabell 23.

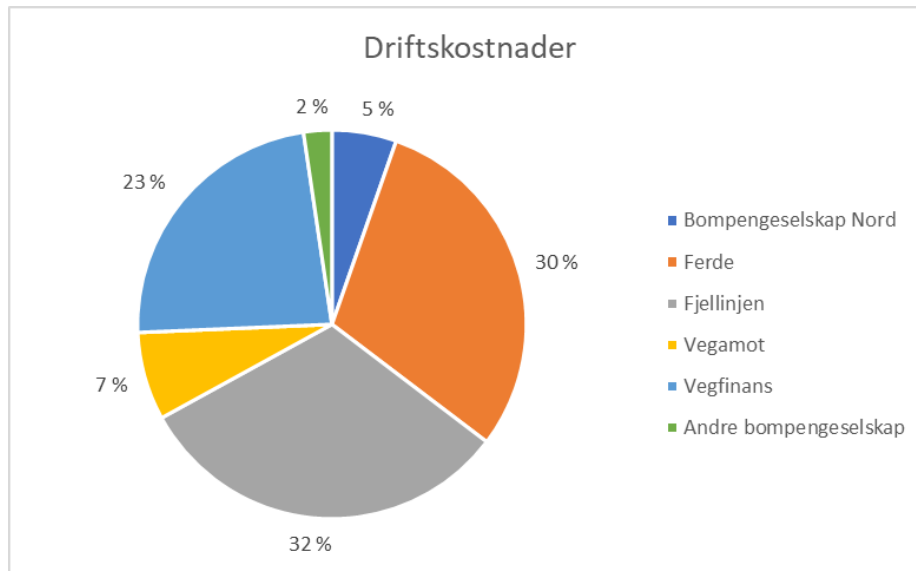
År	Tap på krav som andel av passeringsinntekter	Tap på krav som andel av driftskostnader, ekskl. avskrivninger	Tap på krav som andel av driftskostnader, inkl. avskrivninger
2013	1,4 %	15 %	13 %
2014	0,8 %	10 %	9 %
2015	0,9 %	11 %	9 %
2016	0,8 %	10 %	9 %
2017	0,9 %	12 %	11 %
2018	0,9 %	13 %	12 %
2019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

Tabell 23 - Tap på krav som andel av passeringsinntekter og som andel av driftskostnader ekskl. og inkl. avskrivninger, i perioden 2013-2020. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for perioden 2013-2020).

På grunn av utfordringene med sammenligning av resultatene for tap på krav og avskrivninger, er utvikling av driftskostnader eksklusive disse to postene oppgitt i Tabell 22. Denne summen inkluderer da kostnadene knyttet til lønn, administrasjon og innkreving. Det er innkreivingskostnadene som utgjør den største andelen av de totale driftskostnadene. Hvis man sammenligner driftskostnader eksklusive avskrivninger og tap på krav mellom 2019 og 2020, har kostnadene økt med i underkant av 50 mill. 2020-kr. Prosjektene med de største økningene var prosjekter som startet innkrevingen i 2019 eller 2020 eller hadde store endringer i innkrevingen i denne perioden. Det var en økning i disse kostnadene i halvparten av prosjektene, mens det var en reduksjon i den andre halvparten.

De totale kostnadene som ble belastet bompengeselskapene av Statens vegvesen i 2020, inkludert blant annet kostnader til leie av CS Norge¹³ og utvikling og drift av nye systemløsninger, var på i overkant av 200 millioner kroner. Dette utgjorde om lag 20 prosent av de totale driftskostnadene.

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



Figur 12 – Fordeling av driftskostnader mellom bompengeselskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2020).

2.4.1 Driftskostnader per passering

Tabell 24 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad per passering i perioden 2002-2020. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og tall for perioden 2012-2020 er beregnet fra alle bompengeprojekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er oppgitt i tusen 2020-kroner.

¹³ Sentralsystemet for alle bompengeprojekter som bruker AutoPASS-systemet.

År	Antall selskaper/prosjekter	Antall passeringer	Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) (1 000 2020-kr)	Gjennomsnittlig driftskostnad per passering (2020-kr)
2002	40	228 253 751	598 478	2,62
2003	44	239 228 664	590 308	2,47
2004	45	267 340 239	624 631	2,34
2005	46	295 014 338	647 440	2,19
2006	46	275 086 307	658 038	2,39
2007	44	292 622 441	646 664	2,21
2008	43	319 573 951	723 560	2,26
2009	43	368 959 067	901 589	2,44
2010	50	418 545 821	974 550	2,33
2011	46	441 716 062	983 725	2,23
2012	49	464 131 890	953 891	2,06
2013	50	474 403 470	997 292	2,10
2014	52	510 471 787	877 404	1,72
2015	50	591 119 426	1 031 100	1,74
2016	53	638 229 001	869 591	1,36
2017	63	654 971 217	871 308	1,33
2018	62	656 486 161	876 255	1,33
2019	64	880 228 300	980 364	1,11
2020	66	986 113 560	1 008 747	1,02

Tabell 24 - Oversikt over antall passeringer i perioden 2002–2020, driftskostnader og driftskostnad per passering, oppgitt i 2020-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgingsskjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012-2020).

Driftskostnad per passering for alle bompengeprojekter med innkreving var 1,02 kroner i 2020. Dette er en reduksjon på ni øre sammenlignet med 2019, omregnet til 2020-kroner. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprojekter som var i drift hele året, var driftskostnad per passering 1,00 kroner. Det har vært vanlig at det var noen ører forskjell ved å se på alle projekter sammenlignet med projekter som kun var i drift hele året. Årsaken til dette er at det er tilknyttet ekstra kostnader ved oppstart og avvikling av bompengeinnkreving. Ved å ha færre og større bompengeselskap enn tidligere, og dermed flere stordriftsfordeler, kan man forvente at disse forskjellene vil minke. Man vil heller ikke i fremtiden ha opprettelse og avvikling av bompengeselskap for hvert enkelt bompengeprojekt i samme grad som tidligere, ettersom prosjektene vil tilhøre de fem regionale bompengeselskapene.

Hvis man beregner driftskostnad per passering uten avskrivninger, får man 0,91 kroner for alle prosjektene med innkreving. Dette nøkkeltallet har gradvis blitt redusert siden 2013, se Tabell 25. I denne tabellen er også driftskostnad per passering beregnet hvor man kun har inkludert kostnader knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader. Kostnader til tap på krav og avskrivninger er dermed utelatt. Dette var på 0,77 kroner i 2020, og man ser også her en årlig reduksjon siden 2013.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) per passering, 2020-kr	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger og tap på krav) per passering, 2020-kr
2013	1,83	1,56
2014	1,56	1,40
2015	1,44	1,28
2016	1,27	1,14
2017	1,25	1,10
2018	1,25	1,09
2019	1,01	0,81
2020	0,91	0,77

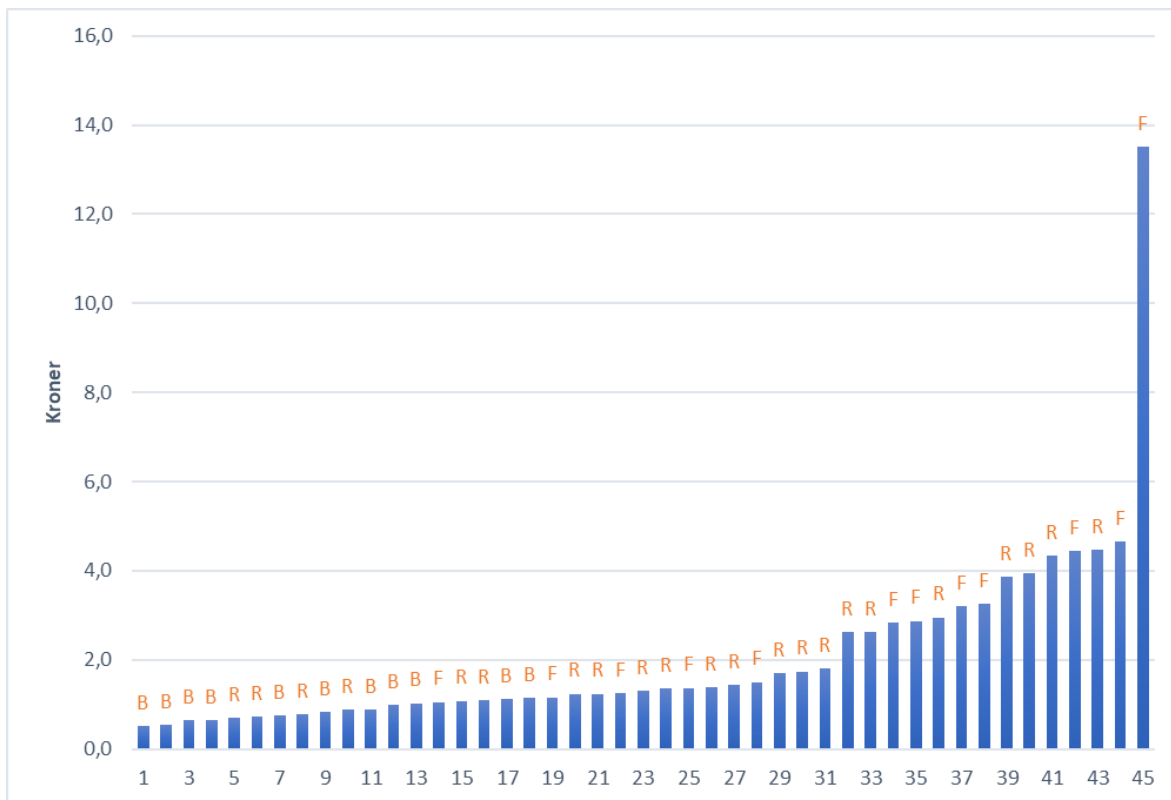
Tabell 25 – Driftskostnad per passering, ekskl. avskrivninger og tap på krav. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2020).

Som sett i Tabell 9 skjer de fleste passeringer i bypakker og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad (eksklusive avskrivninger) per passering. For bypakkene var driftskostnadene per passering 0,80 kroner, for riksvegprosjekter 1,12 kroner og for fylkesvegprosjekter 1,93 kroner. Tabell 26 viser utvikling på disse tallene i perioden 2016-2020.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) per passering, 2020-kr		
	Bypakker	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	1,00	1,56	3,36
2017	0,98	1,53	3,25
2018	1,12	1,26	3,25
2019	0,93	1,09	2,32
2020	0,80	1,12	1,93

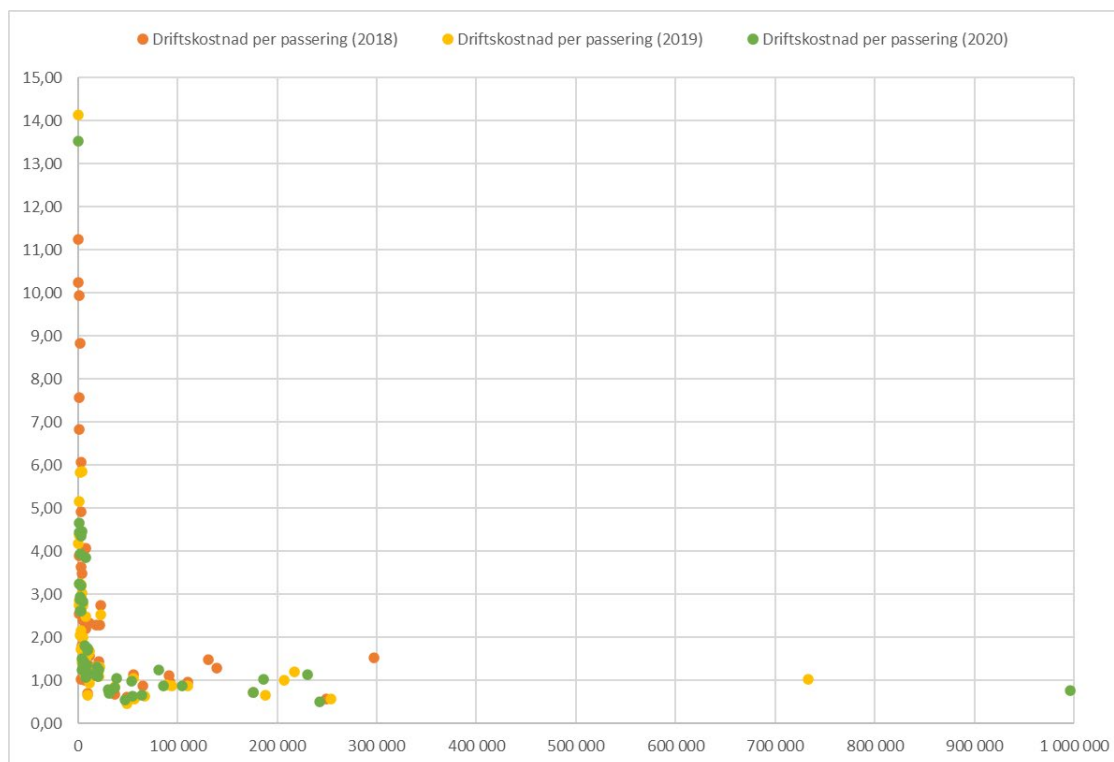
Tabell 26 – Driftskostnader per passeringer, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2020-kr for perioden 2016-2020. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2016–2020).

Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og er også de prosjektene som har lavest årstdøgnetrafikk. Bypakkene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årstdøgnetrafikk, og der er også her driftskostnadene per passering er lavest. Figur 13 viser kostnad per passering (eksklusive avskrivninger) for alle 45 prosjekter med innkreving hele året, og som brukte AutoPASS-systemet til innkrevingen. Det er spesifisert om prosjektet er en bypakke/bomring (B), riks (R)- eller fylkesvegprosjekt (F). Som vi ser fra figuren har om lag to tredjedeler av prosjektene en kostnad per passering på under to kroner, og blant disse er alle bypakkene og rundt to tredjedeler av riksvegprosjektene. Flertallet av fylkesvegprosjektene har en kostnad per passering på over to kroner.



Figur 13 – Driftskostnad per passeringer (eksklusive avskrivninger) per prosjekt for 2020. Om prosjektet er en bypakke (B), et riksvegprosjekt (R) eller fylkesvegprosjekt (F) er spesifisert. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2020).

Figur 14 viser sammenhengen mellom driftskostnad per passering, eksklusive avskrivninger, og årsdøgnetrafikk i perioden 2018–2020. For å sikre at tall er sammenlignbare er kun prosjekter med innkreving hele året inkludert. I tillegg er kun bompengeanlegg som bruker AutoPASS-systemet tatt med. Man ser fra denne figuren at bompengeprojekter med lav ÅDT har generelt høyere driftskostnad per passering enn prosjekter med høy ÅDT. For alle tre årene har de fleste prosjekter med ÅDT over 10 000 en driftskostnad per passering på under to kroner. For prosjekter med lavere ÅDT enn dette varierer driftskostnad per passering i større grad. I 2020 var det kun ett prosjekt som hadde driftskostnad per passering over fem kroner, som også går fram av Figur 13.



Figur 14 - Sammenheng mellom driftskostnad per passering (eksklusive avskrivninger) og årsgjennsnittstrafikk for bompengeprosjekter som var i drift hele året og som brukte AutoPASS-systemet, for årene 2018, 2019 og 2020. Oppgitt i 2020-kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema fra bompengeselskapene for perioden 2018-2020).

Tabell 27 viser ÅDT-kategorier og kostnad per passering for prosjekter som brukte AutoPASS-systemet og som hadde bompengenevning hele året i perioden 2014-2020. Man ser her at andelen prosjekter som har en driftskostnad per passering på under to kroner har økt hvert år i denne tidsperioden. Siden 2017 har over 75 prosent av prosjektene hatt en driftskostnad per passering på under fire kroner. Driftskostnadene for 2014-2019 er omregnet til 2020-kroner ved denne sammenligningen.

		Årsdøgntrafikk					Sum	Andel
		0 - 2 000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000		
2014 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	0	1	5	7	13	33 %
	2 – 4 kr	0	6	4	2	0	12	31 %
	4 – 10 kr	6	2	2	0	0	10	26 %
	≥ 10 kr	4	0	0	0	0	4	10 %
2015 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	1	1	4	10	16	38 %
	2 – 4 kr	1	5	5	2	0	13	31 %
	4 – 10 kr	8	3	1	0	0	12	29 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
2016 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	2	2	3	10	17	39 %
	2 – 4 kr	0	6	6	3	0	15	34 %
	4 – 10 kr	8	2	0	1	0	11	25 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
2017 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	2	4	4	11	21	45 %
	2 – 4 kr	2	5	4	4	0	15	32 %
	4 – 10 kr	6	1	0	1	0	8	17 %
	≥ 10 kr	2	1	0	0	0	3	6 %
2018 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	3	5	5	11	24	51 %
	2 – 4 kr	2	4	3	4	0	13	28 %
	4 – 10 kr	4	3	1	0	0	8	17 %
	≥ 10 kr	2	0	0	0	0	2	4 %
2019 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	4	4	8	11	27	61 %
	2 – 4 kr	3	4	3	1	0	11	25 %
	4 – 10 kr	3	2	0	0	0	5	11 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
2020 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	3	7	10	11	31	69 %
	2 – 4 kr	3	5	1	0	0	9	20 %
	4 – 10 kr	2	2	0	0	0	4	9 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %

Tabell 27 - Oversikt over hvordan prosjektenes driftskostnad per passering fordeler seg i ulike ÅDT-kategorier. Driftskostnad per passering er eksklusive avskrivninger og oppgitt i 2020-kroner. Kun prosjekter med innkreving hele året som brukte AutoPASS-systemet er inkludert. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2014–2020).

Som beskrevet over, er driftskostnader per 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. Denne økningen var i hovedsak på grunn av oppstart av Oslopakke 3 trinn 2. I tillegg bidro oppstart av Bypakke Bergen og Bypakke Nord-Jæren til økningen. Likevel om det har vært en økning i driftskostnader totalt sett, har stordriftsfordelene ført til en reduksjon i driftskostnader per passering. En innføring av store bypakker og flere bomstasjoner vil føre til flere passeringer. De fleste passeringer på landsbasis vil dermed være i byområdene, og som en konsekvens vil dette nøkkeltallet reduseres.

2.4.2 Driftskostnader som andel av bompenginntekter

Tabell 28 viser en oversikt over bompenginntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompenginntektene i perioden 2002-2020, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av bompenginntekter var i 2020 på 8,8 prosent.

År	Antall selskaper/prosjekter	Bompengeinntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter (prosent)
2002	41	3 192 419	419 788	13,1
2003	47	3 364 916	424 580	12,6
2004	47	3 786 532	450 937	11,9
2005	48	4 208 432	474 905	11,3
2006	49	4 043 762	493 822	12,2
2007	46	4 044 918	488 744	12,1
2008	44	4 741 361	567 498	12,0
2009	48	5 584 484	722 396	12,9
2010	51	6 253 077	799 965	12,8
2011	46	6 564 652	818 017	12,5
2012	49	7 339 325	798 310	10,9
2013	50	8 032 379	852 409	10,6
2014	52	8 471 745	765 578	9,0
2015	50	9 327 743	918 984	9,9
2016	53	9 819 536	802 938	8,2
2017	63	10 422 312	819 278	7,9
2018	62	10 785 658	846 578	7,8
2019	64	11 572 255	968 131	8,4
2020	66	11 455 760	1 008 747	8,8

Tabell 28 - Oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene, inkludert avskrivninger, i perioden 2002-2020. Tallene er oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkelse av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgingsskjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012-2020).

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av bompengeinntektene 7,9 prosent. Se Tabell 29 for resultater fra 2015-2020. Tabell 29 inneholder også resultater for driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av bompengeinntekter, i tillegg til inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kapittel 1.1.6. Kun riksvegprosjekter utenfor byområder er inkludert i denne tilskuddsordningen, og disse har satt ned takstene for å motta dette tilskuddet, som igjen har hatt en innvirkning på passeringsinntektene. Det har da, som resultat, innvirkning på dette nøkkeltallet. Dette betyr også at tilskuddene er ulikt fordelt mellom de regionale bompengeselskapene ettersom selskapene har nokså ulik prosjektportefølje, jf. Figur 4, og ulik fordeling av bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter mellom de ulike bompengeselskapene, som oppgitt i Tabell 39. Det var først i 2019 at dette tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og rapporteringen fra alle bompengeselskap. Før 2019 ble dette gjort noe forskjellig mellom de ulike selskapene.

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

Tabell 29 – Driftskostnader (ekskl. avskrivninger og ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av bompengeinntekter for perioden 2015-2020, og driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av bompengeinntekter og inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, for 2019-2020. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2015-2020).

Det er store forskjeller på bompengeneinnkrevningen i bypakkene og de strekningsvise prosjektene på riks- og fylkesveg. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter for disse tre kategoriene er oppgitt i Tabell 30 for perioden 2016-2020.

For riksvegprosjektene har driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter hatt en årlig reduksjon siden 2016. For fylkesvegprosjektene har dette nøkkeltallet variert mer, og det fikk en kraftig reduksjon i 2019. For bypakkene har det vært en årlig økning siden 2017. 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 per passering. I 2020 var 41 prosent av passeringene i bypakker ikke belastet bompenger, jf. kapittel 2.2.3. Det har da innvirkning på inntektene og at andelen driftskostnader av passeringsinntekter var høyere i bypakker enn i riksvegprosjekter, likevel om driftskostnad per passering var lavest i bypakkene. Oslopakke 3 gjennomførte store endringer i sitt innkrevingsystem i 2019, og dette førte til en vesentlig økning i antall passeringer. Denne endringen førte også til en økning i driftskostnader, men det var kun en liten økning i passeringsinntektene dette året. På grunn av størrelsen på dette prosjektet, vil det da ha en betydelig innvirkning på totalresultatet, i tillegg til dette nøkkeltallet spesifisert for bypakker.

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

Tabell 30 – Driftskostnader som andel av passeringsinntekter, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for perioden 2016-2020).

Hvis man ser på utvikling av driftskostnader som andel av passeringsinntekter for de enkelte prosjektene, finner man at det har vært en nedgang for 28 av prosjektene fra 2019 til 2020, mens 27 prosjekter har hatt en økning. De resterende prosjektene har ikke sammenlignbare tall for disse to årene. Samtidig har det vært en økning i passeringsinntektene for 16 prosjekter, mens 39 har hatt en reduksjon. Hvis man kun inkluderer prosjekter med innkreving hele året i både 2019 og 2020, har 20 prosent av prosjektene hatt en reduksjon i nøkkeltallet driftskostnader som andel av passeringsinntekter og samtidig hatt en økning i passeringsinntektene sammenlignet med 2019, mens 32 prosent har hatt en reduksjon i nøkkeltallet samtidig som inntektene er redusert. 7 prosent av prosjektene har hatt en økning i dette nøkkeltallet samtidig som inntektene har økt. Som beskrevet i kapittel 2.3 har mange av prosjektene hatt en reduksjon i inntekter i 2020 på grunn av koronasituasjonen, og dette har hatt en negativ innvirkning på dette nøkkeltallet.

2.5 Låne- og innskuddsforvaltning

Innkrevning av bompenger foregår i hovedsak etter eller parallelt med utbyggingen av vegprosjektet, såkalt etterskudds- eller parallellinnkreving. I noen tilfeller kreves det også inn bompenger før utbyggingen settes i gang (forhåndsinnkreving). Hovedregelen er etterskuddsinnkreving, som innebærer at bompengeneinnkrevningen starter når vegen åpnes for trafikk. Dette innebærer at det må tas opp lån i byggeperioden for å finansiere prosjektene. Parallellinnkreving benyttes i

bompengepakker, og da blir bompenger krevd inn samtidig med utbyggingen. Dette kan medføre at det ikke er behov for låneopptak.

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

2.5.1 Lånegjeld og finanskostnader

Ved utgangen av 2020 var det 55 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkreving, hadde avsluttet bompenginnkrevingen, eller det var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var 63,1 milliarder kroner, som er en økning på om lag to milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 31 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002-2020.

I perioden 2002-2020 har den gjennomsnittlige økningen i bompengeselskapenes lån per år vært på om lag tre milliarder kroner. Hvis man ser kun på perioden 2008-2020, hvor det samtidig var en periode med stor inntektsøkning per år fram til 2019, er gjennomsnittlig økning per år i overkant av fire milliarder kroner.

År	Antall selskaper/prosjekter	Lånegjeld per 31.12 (1 000 kr, løpende)
2002	37	9 806 321
2003	44	10 972 673
2004	44	10 753 694
2005	41	11 428 003
2006	42	11 982 258
2007	40	12 014 971
2008	40	12 367 780
2009	47	16 874 586
2010	46	19 353 163
2011	39	22 175 302
2012	50	28 160 465
2013	46	35 544 839
2014	46	43 058 837
2015	52	48 434 525
2016	50	51 948 048
2017	59	55 862 836
2018	64	58 164 056
2019	61	61 193 901
2020	55	63 124 297

Tabell 31 - Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter i perioden 2002-2020, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012-2020).

Totale finanskostnader i 2020 utgjorde 1 631 millioner kroner, mens finansinntektene var på 272 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1 359 millioner kroner, som er en reduksjon på 167 millioner kroner sammenlignet med 2019. Økningen i finansinntekter skyldes gevinst ved salg av

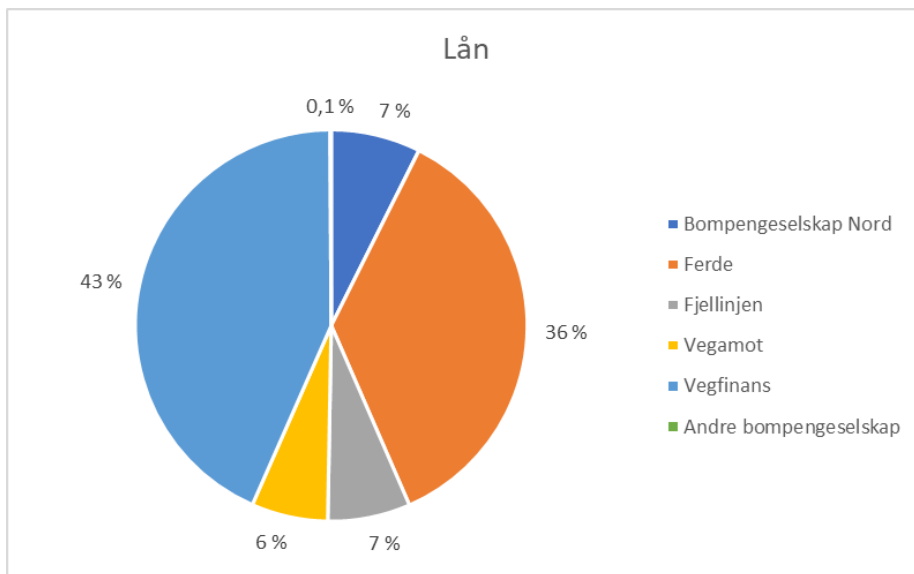
Fjellinjen Utsteder AS¹⁴. Se Tabell 32 for en oversikt over finanskostnader og –inntekter i perioden 2002-2020.

År	Antall selskaper/prosjekter	Finanskostnader (1 000 kr)	Antall selskaper/prosjekter	Finansinntekter (1 000 kr)	Netto finanskostnader (1 000 kr)
2002	40	673 180	40	83 681	589 499
2003	49	552 083	47	78 053	474 030
2004	51	392 405	48	41 762	350 643
2005	52	324 905	47	45 677	279 228
2006	51	381 250	50	61 536	319 714
2007	49	511 805	49	161 878	349 927
2008	52	670 185	51	170 482	499 703
2009	54	485 923	54	74 219	411 704
2010	57	517 625	57	74 150	443 475
2011	44	662 170	50	92 493	569 677
2012	53	906 334	57	133 402	772 932
2013	55	928 170	60	142 636	785 534
2014	53	1 049 393	58	152 807	896 586
2015	51	1 329 565	60	123 495	1 206 070
2016	51	1 297 707	60	105 027	1 192 680
2017	59	1 283 654	66	78 950	1 204 704
2018	62	1 309 997	66	61 560	1 248 438
2019	66	1 608 827	70	82 552	1 526 274
2020	66	1 631 091	67	272 239	1 358 852

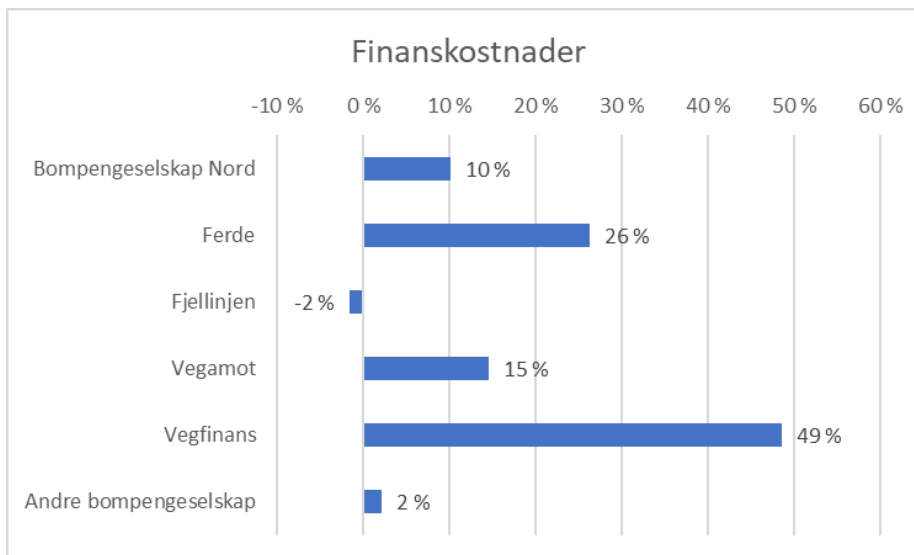
Tabell 32 - Utvikling i finanskostnader og –inntekter for perioden 2002-2020, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2020).

Figur 15 viser fordelingen av totalsummen av alle lån per 31.12.2020 mellom de regionale bompengeselskapene og selskapene som står utenfor de regionale selskapene. Figur 16 viser fordelingen av de totale finanskostnadene (fratrasket finansinntekter).

¹⁴ 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 er likevel gitt unntak til at de kan gjøre dette i en overgangsfase. Statens vegvesen har i henhold til utstederforskriften gitt de regionale bompengeselskapene en tidsbegrenset dispensasjon til å drive utstedervirksomhet. Fjellinjen Utsteder AS var et 100 % eid datterselskap av Fjellinjen AS med ansvar for å kreve inn passeringsinntekter fra Fjellinjens AutoPASS-kunder. Fjellinjen inngikk i 2020 en avtale om salg av Fjellinjen Utsteder AS til Fremtind Forsikring AS. Transaksjonen ble gjennomført i desember 2020.



Figur 15 – Fordeling av totalsummen av bompengeselskapenes lån per 31.12.2020 mellom de regionale selskapene og selskaper som står utenfor. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2020).



Figur 16 – Fordeling av netto finanskostnader mellom bompengeselskapene i 2020. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2020).

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 per 31.12.2020 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 41, hvor det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til projektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte prosjektene fordeler sin

låneportefølje på flere lån, er oppgitt rente vektet ut fra størrelsen på de enkelte lånene tilknyttet prosjektet.¹⁵

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapene per 31.12.2020 var 1,02 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de prosjektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 1,87 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike prosjektene, var gjennomsnittlig lånerente 1,07 prosent, og 1,92 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2013-2020 er gitt i Tabell 33 og Tabell 34.

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

Tabell 33 - Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013-2020).

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

Tabell 34 - Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013-2020).

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2013-2020 er oppgitt i Tabell 35. 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 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.

¹⁵ Vegfinans har etablert en ny modell for finansiering av bompengeprojektene i konsernet. Selskapene Vegfinans Viken AS, Vegfinans Vestfold og Telemark AS og Vegfinans Innlandet AS er stiftet for å fungere som regionale finansieringsselskaper. Vegfinans gjennomførte høsten 2020 et debitorskifte mellom prosjektselskapene og de tre nye finansieringsselskapene i konsernet. Dette medfører at prosjektene nå har interne lån i finansieringsselskapene. Alle prosjekter under samme finansieringsselskap har like betingelser med tanke på lånerente, effektiv rente og sikringsgrad.

År	Gjennomsnittlig effektiv lånerente per 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente per 31.12	Gjennomsnittlig effektiv lånerente per 31.12, inkl. sikringer	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente per 31.12, inkl. sikringer
2013	2,86 %	2,77 %	3,66 %	3,62 %
2014	2,63 %	2,57 %	3,66 %	3,60 %
2015	2,08 %	2,02 %	3,12 %	3,21 %
2016	2,16 %	2,13 %	3,10 %	3,18 %
2017	1,73 %	1,71 %	2,74 %	2,85 %
2018	1,91 %	1,93 %	2,67 %	2,86 %
2019	2,27 %	2,40 %	2,79 %	2,92 %
2020	1,02 %	1,07 %	1,87 %	1,92 %

Tabell 35 - Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013–2020. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013–2020).

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

2.5.3 Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter

Bompengeselskapene hadde totalt 5,6 milliarder kroner i bankinnskudd og andre finansielle plasseringer per 31.12.2020. Dette er en økning på om lag 2,3 milliarder kroner sammenlignet med 2019. Det meste av innskuddene er tilknyttet bompengepakker med pågående bygging av vegprosjekter og dermed løpende rekvireringer fra oppdragsgiver, i tillegg til vegprosjekter som fortsatt er under bygging og har enda ikke startet innkreving. Dette viser til status ved utgangen av året, og det er vanlig at totale innskudd varierer gjennom året. Variasjonene er forårsaket av tidspunkt for rekvireringer fra oppdragsgiver for utbyggingsprosjektene, i tillegg til låneopptak og låneforfall.

Tabell 36 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2002–2020.

År	Antall prosjekter/selskap	Sum innskudd per 31.12 (1 000 kr)
2002	40	688 635
2003	47	1 319 312
2004	48	1 492 451
2005	47	1 405 827
2006	50	1 891 558
2007	49	2 208 547
2008	51	2 299 684
2009	54	1 624 865
2010	57	2 398 153
2011	44	3 311 965
2012	52	3 721 703
2013	54	5 285 766
2014	49	5 494 892
2015	53	5 066 621
2016	58	5 613 370
2017	64	5 105 265
2018	67	3 432 224
2019	71	3 270 381
2020	57	5 610 992

Tabell 36 - 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, oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2011–2020).

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 0,68 prosent per 31.12.2020. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 0,56 prosent. Tabell 37 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2013–2020. Tabell 38 viser en oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2013–2020.

År	Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente per 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv innskuddsrente per 31.12
2013	2,22 %	2,51 %
2014	1,95 %	2,24 %
2015	1,26 %	1,54 %
2016	1,12 %	1,36 %
2017	0,97 %	0,99 %
2018	1,12 %	1,20 %
2019	1,77 %	1,79 %
2020	0,68 %	0,56 %

Tabell 37 - Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013-2020. (Kilder: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013-2020).

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

Tabell 38 - Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013-2020).

Bompengeselskapenes finansinntekter for perioden 2002-2020 er oppgitt i Tabell 32.

2.6 Status på innkrevingsstid

I 2020 ble bompengeneinnkrevingen avsluttet for prosjektene rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua), fv 33 Skreifjella - Totenvika, rv 80 Røvika - Strømsnes, fv 64 Atlanterhavstunnelen, fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes, fv 107 Jondalstunnelen og fv 546 Austevollsbrua. En kort beskrivelse av innkrevingsperiodene for disse prosjektene:

- Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua): Bompengeneinnkrevingen startet 9. november 2013 og finansierte bygging av Tverlandet bru med tilførselsveger. Dette kortet inn vegen mellom Løding og Bodø med om lag 2 km, og fjernet en rasutsatt strekning ved Hopshamran. Det var opprinnelig forutsatt en innkrevingsperiode på 5 år, jf. Prop. 63 S (2010-2011) og Innst. 248 S (2010-2011). Innkrevingen ble samordnet med innkrevingen i Bypakke Bodø og ble dermed forlenget til 7 år, jf. Prop. 131 S (2013-2014) og Innst. 27 S (2014-2015). Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet 1. april 2020.
- Fv 33 Skreifjella - Totenvika: Bompengeneinnkrevingen startet 5. desember 2016 og finansierte utbygging av fv 33 mellom Skreifjella og Totenvika i Østre Toten kommune i Innlandet fylke. Innkrevingsperioden var forutsatt å vare i 15 år, jf. Prop. 6 S (2012-2013) og Innst. 73 S (2012-2013). Bompengeneinnkrevingen ble avsluttet 29. juni 2020 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 117 S (2019-2020) og Innst. 360 S (2019-2020).

- Rv 80 Røvika - Strømsnes: Bompenggeinnkrevingen startet 30. august 2011 og finansierte utbygging av rv 80 Røvika - Strømsnes i Fauske kommune. Innkrevingsperioden var forutsatt å vare i underkant av 15 år, St.prp. nr. 61 (2006-2007) og Innst. S. nr. 244 (2006-2007). Bompenggeinnkrevingen ble avsluttet 30. juni 2020 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 117 S (2019-2020) og Innst. 360 S (2019-2020).
- Fv 64 Atlanterhavstunnelen: Atlanterhavstunnelen ga fast vegsamband mellom Averøy kommune og Kristiansund og Frei kommuner på Nordmøre ved bygging av en undersjøisk tunnel under Bremsnesfjorden, samt tilknytingsveger på Averøya og i Kristiansund. Finansieringen av prosjektet ble behandlet i St.prp. nr. 28 (2005-2006) og Innst. S. nr. 61 (2005-2006). Bompenggeinnkrevingen startet 1. mai 2006 med forskuddsinnkreving i ferjesambandet Bremsnes - Kristiansund. Atlanterhavstunnelen åpnet for ordinær trafikk 19. desember 2009, og samtidig startet etterskuddsinnkrevingen, som var forutsatt å vare i underkant av 18 år. Bompenggeinnkrevingen ble avsluttet 1. juli 2020 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 117 S (2019-2020) og Innst. 360 S (2019-2020).
- Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes: Bompenggeinnkrevingen startet 1. juli 2010 på ferjesambandet Årsnes - Gjermundshamn og var forutsatt å vare i 15 år, jf. St.prp. nr. 2 (2008-2009) og Innst. S. nr. 18 (2008-2009). Prosjektet finansierte ny ferjekai på Årsnes i Kvinnherad kommune i Vestland fylke, i tillegg til utbedringstiltak på fv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes. Bompenggeinnkrevingen ble avsluttet 1. juli 2020 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 117 S (2019-2020) og Innst. 360 S (2019-2020).
- Fv 107 Jondalstunnelen: Jondalstunnelen ga Jondal kommune et bedre og kortere samband mot Kvinnherad og videre via Folgefonntunnelen mot Odda og E134. Finansieringen av prosjektet ble behandlet i St.prp. nr. 72 (2007-2008) og Innst. S. nr. 16 (2008-2009). Bompenggeinnkrevingen startet 1. mars 2009 med forskuddsinnkreving i ferjesambandet Jondal - Tørvikbygd. Jondalstunnelen åpnet for ordinær trafikk 7. september 2012, og samtidig startet etterskuddsinnkrevingen, som var forutsatt å vare i 15 år. Bompenggeinnkrevingen ble avsluttet 8. juli 2020 etter en bevilgning til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av innkrevingen, jf. Prop. 117 S (2019-2020) og Innst. 360 S (2019-2020).
- Fv 546 Austevollsbrua: Bompenggeinnkrevingen startet 15. juli 2005 og finansierte utbygging av vegsambandet Huftarøy - Hundvåkøy (Austevollsbrua) i Vestland fylke. Det var forutsatt forskuddsinnkreving i ferjesambandene Krokeide - Hufthamar - Austevollshella og Husavik - Sandvikvåg i tre år, og deretter etterskuddsinnkreving i ferjesambandene Krokeide - Hufthamar og Husavik - Sandvikvåg i 13 år, jf. St.prp. nr. 30 (2004-2005) og Innst. S. nr. 88 (2004-2005). Bompenggeinnkrevingen ble avsluttet 17. november 2020.

Tabell 42 viser nedbetalingstidspunkt som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet nedbetalingstidspunkt i henhold til prosjektenes status i 2021.

Per i dag er status for enkelte bompengeprojekter at det vurderes om det er behov for å gjøre tiltak for at prosjektene skal klare å innfri sine forpliktelser innenfor den tidsrammen som er gitt i

stortingsproposisjonene. For andre prosjekter har det vært betydelige endringer i anslagene for nedbetalingstidspunkt sammenlignet med tidligere anslag. En kort status for disse bompengeprojektene:

- E6 Ringebru - Otta (strekningen Frya - Sjøa): Inntektene for E6 Ringebru - Otta har vært lavere enn forventet. Hovedårsaken er lavere trafikk enn forutsatt og en høyere andel trafikk enn beregnet har flyttet over til sideveg hvor det er lavere takst. Prognosene for nedbetaling viser at gjelden ikke vil være nedbetalt innenfor forutsatt innkrevningstid. Det vil være behov med utvidet innkreving i fem år, som bompengeprosjektet åpner for. Restgjelden etter endt innkrevningstid må dekkes av garantist. Prosjektet innførte betaling for nullutslippskjøretøy og prisjusterte takstene fra 1. november 2021.
- Rv 7/rv 13 Hardangerbrua: Trafikken og inntektene har vært mye lavere enn forventet siden oppstart av innkrevingen. Anslått nedbetalingstid er 2033, som er fem år etter forutsatt nedbetalingsår. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkrevningstid på fem år. Det ble i 2019 innført betaling for nullutslippskjøretøy. Prosjektet ble i 2020 tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene med 20 prosent, jf. Prop. 1 S (2019-2020) og Innst. 13 S (2019-2020). Dette tilskuddet dekker inntektene som går tapt ved å sette ned takstene. Skal det være muligheter for å betale ned gjelden innenfor de rammene stortingsproposisjonen gir, må takstene prisjusteres og settes i samsvar med den fastsatte gjennomsnittstaksten, samtidig som innkrevningstiden økes. Når innkrevningstiden for prosjektet er over må fylkeskommunen som garantist ta over den eventuelle resterende gjelden for prosjektet.
- E6 Trondheim – Stjørdal: Prosjektet har over tid hatt lavere inntekter enn forventet. I tillegg fikk prosjektet en sterk nedgang i trafikken i 2020 på grunn av redusert tiltrafikk til Trondheim lufthavn og redusert trafikk til Sverige. Stortingsproposisjonen gir selskapet flere virkemidler til å øke inntektene, og det ble innført betaling for nullutslippskjøretøy og justerte takster fra 1. november 2021. Med disse endringene antas det at prosjektet vil bli nedbetalt innen forutsatt tid.

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser angitt i 2021, avslutte bompengeinnkrevingen i henhold til nedbetalingstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se Tabell 42.

Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojektene er beskrevet i kapittel 1.1.5. Bompengeselskapet har ansvaret for å følge opp økonomien i de enkelte prosjektene og har ansvaret for å vurdere undervegs i innkrevingsperioden om gjennomsnittstaksten for prosjektet er slik at nedbetaling av et eventuelt lån kan gjennomføres innen fastsatt tidsramme. Det er fremdeles flere prosjekter som av ulike årsaker ikke har sammenlignbare gjennomsnittstakster. Dette kan være at det ikke er vedtatt en fastsatt gjennomsnittstakst for prosjektet eller f.eks. at prosjektet nettopp har startet innkreving.

2.6.1 Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien

De fleste bompengeprojektene hadde en reduksjon i antall passeringer og passeringsinntekter i 2020 på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien. Nedstengningen av samfunnet medførte en reduksjon i trafikken, og som sett i Tabell 3 var denne reduksjonen størst i mars, april og mai, før den gradvis økte utover året. Det var en økning i antall passeringer totalt sett på grunn av oppstart av innkreving i flere prosjekter, jf. kapittel 2.2.1. Hvis man kun ser på prosjektene som hadde sammenlignbare trafikk tall, var det en reduksjon i antall passeringer på 6,3

prosent. Selv om det var en reduksjon i trafikk og inntekter, har det hatt begrenset innvirkning på forventet nedbetalingstid for de enkelte prosjektene.

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

For (strekningvis) prosjekter med etterskuddsinnkreving: Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet i strekningsvis prosjekt etter avtale med Vegdirektoratet som takstmyndighet øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 prosent utover prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år.

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

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

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

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

I forbindelse med koronapandemien var det utfordringer i finansmarkedet over en periode, som førte til stram likviditet for bompengeselskapene, jf. Prop. 1 S (2020-2021). Bompengeselskapene tar opp lån for de fleste prosjekter for å finansiere bompengandelen av utbyggingskostnadene, og er derfor avhengig av et velfungerende obligasjons- og sertifikatmarked. Hovedutfordringen var å sikre en forvaltning av låneporteføljene slik at ingen av låneinstansene kunne påberope seg mislighold av lån og dermed utløse garantier. Et av bompengeselskapene etablerte en konsernkontoordning før koronapandemiens begynnelse, som bidro til at selskapet kunne håndtere sine likviditetsutfordringer. Et annet selskap la opp til en ordning med lån mellom prosjekter for å sikre likviditetstilgangen. Så lenge det foreligger avtalemessige forhold internt mellom prosjektene, vil

dette være en ordning som er i henhold til 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.

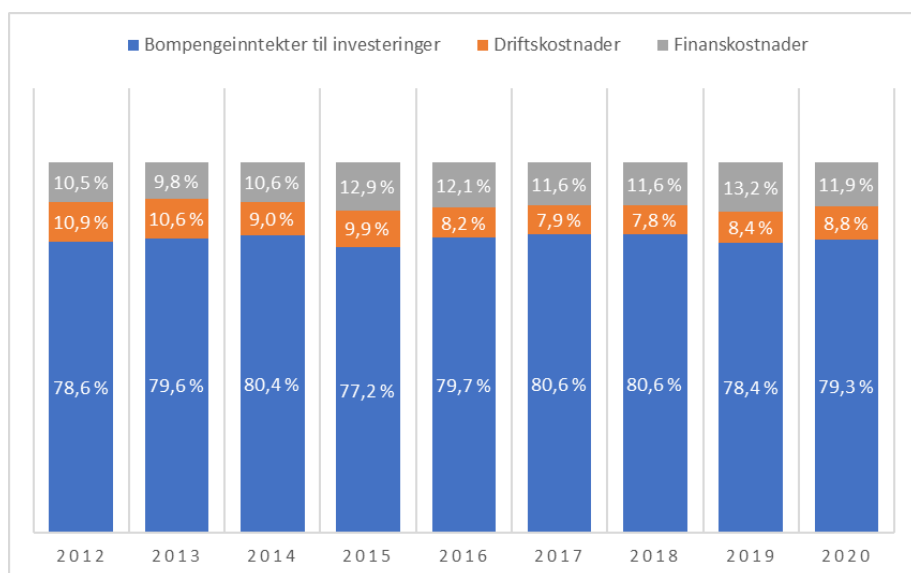
2.7 Lokal drivstoffavgift

Det eneste prosjektet med innkreving av lokal drivstoffavgift er Tromsøpakke 3. Denne ordningen er forlenget frem til 31. juli 2022 for å delfinansiere Tromsøpakke 3, trinn 1, jf. Prop. 114 S (2018-2019) og Innst. 391 S (2018-2019). I 2020 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til formålet for prosjektet 30,3 millioner kroner.

3 Oppsummering av resultatene

I 2020 gikk 8,8 prosent av bompenginntektene til driftskostnader og 11,9 prosent til finanskostnader¹⁶. Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving i 2020. Enkelte bompengeprojekter som enda ikke hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og -inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium. De resterende 79,3 prosent gikk til investeringer. Andre driftsinntekter vil komme i tillegg, inkludert tilskudd for reduserte takster utenfor byområder og tilskudd til nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av bompenginnkrevingen. Se Figur 17 for en sammenligning med tilsvarende fordeling i perioden 2012-2019.

Bompengeselskapenes resultater for 2020 har vært preget av redusert trafikk på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien, hovedsakelig stengte grenser og hjemmekontor, i tillegg til en kort periode med forbud mot opphold på fritidseiendom i annen kommune enn hjemstedskommunen. Den reduserte trafikken førte til lavere inntekter enn tidligere forventet, og enkelte bompengeprojekter har hatt større inntektsreduksjon enn andre på grunn av disse tiltakene. De fleste prosjektene har lang innkrevningstid og en robust økonomi, så koronapandemien antas likevel å ha begrenset påvirkning på nedbetaling av prosjektene.

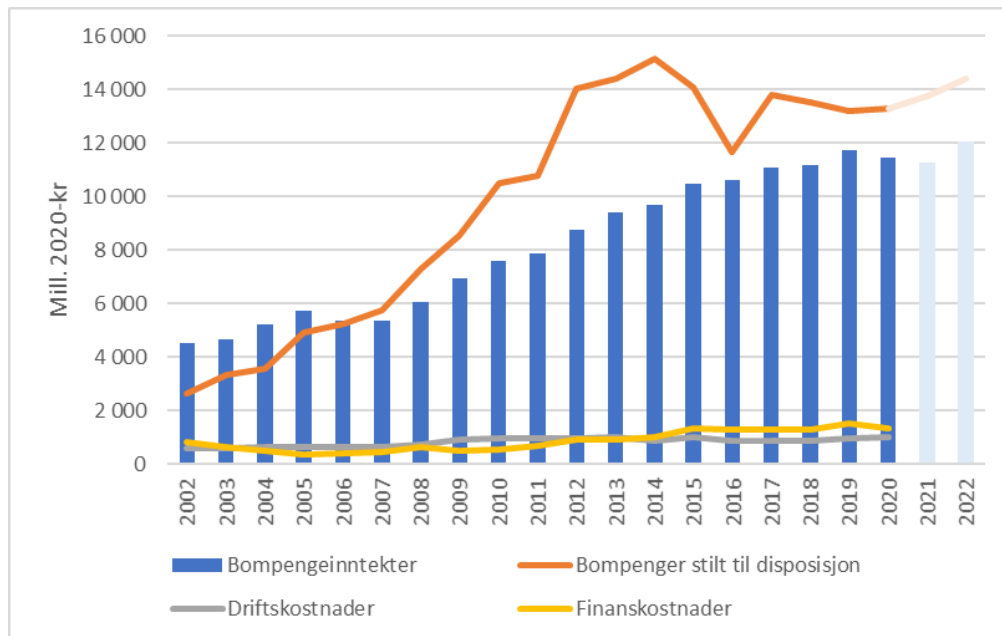


Figur 17 – Oversikt over andel av bompenginntektene som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2012-2020. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2020).

Siden 2008 har det vært en årlig økning i bompenginntektene og bompengeselskapenes samlede lån, men i 2020 går inntektene noe ned på grunn av koronapandemien. Det er fortsatt en økning i den samlede låneporteføljen. Finanskostnadene har økt jevnlig siden 2009, men har vært stabil i perioden 2015-2018, før de igjen har hatt en større økning i 2019 og deretter en reduksjon i 2020. Driftskostnadene har variert noe fra år til år de siste ti årene, og var omtrent på samme nivå i årene 2016-2018. Disse kostnadene har også hatt en større økning i 2019 og en fortsatt økning i 2020, som har en sammenheng med store endringer i enkelte bompengeprojekter, i tillegg til at bompengereformen har ført til ekstra kostnader for bompengeselskapene i overgangsfasen til ny organisering av bompengesektoren. Det har dessuten vært mer enn en dobling i antall passeringer sammenlignet med for ti år siden. Figur 18 viser utviklingen av bompenginntekter, bompenger stilt til disposisjon for riksveg og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-

¹⁶ Netto finanskostnader

2020. Siden 2007 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 bompenginnkrevningen. Det har vært en liten reduksjon i disse midlene i 2018 og 2019, før de igjen økte i 2020. Prognose og anslag viser en økning i henholdsvis 2021 og 2022, jf. Prop. 1 S (2021-2022). Samtidig viser prognosene for bompenginntekter at disse vil øke først i 2022.



Figur 18 – Utvikling i bompenginntekter, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2020, oppgitt i millioner 2020-kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S (2021-2022)).

4 Vedlegg

4.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 39 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2020, fylker og regionalt bompengeselskap prosjektet tilhører, opplysninger om prosjektet er en bypakke, riks- eller fylkesvegprosjekt og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Regionalt bompengeselskap	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompenginnkreving
Askøypakken	Ferde	Vestland	F	4	0
Bypakke Bergen	Ferde	Vestland	B	29	0
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	Nordland	B	7	0
Bypakke Grenland	Vegfinans	Vestfold og Telemark	B	13	0
Bypakke Nedre Glomma	Vegfinans	Viken	B	6	0
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	Rogaland	B	38	0
Bømlopakken	Ferde	Vestland	F	1	1
E134 Damåsen - Saggrenda	Vegfinans	Viken	R	3	0
E134 Stordalstunnelen	Ferde	Vestland	R	1	0
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	Vegamot	Møre og Romsdal	R	4	0
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	Vegfinans	Innlandet	R	2	0
E16 Kongsvinger - Slomarka	Vegfinans	Viken/Innlandet	R	3	0
E18 Gulli - Langangen	Vegfinans	Vestfold og Telemark	R	7	0
E18 Langangen - Dørdal	Vegfinans	Vestfold og Telemark	R	1	0
E18 Tvedestrand - Arendal	Ferde	Agder	R	2	0
E39 Rogfast	Ferde	Rogaland	R	0	1
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Svinesundsforbindelsen	Viken	R	2	0
E6 Gardermoen - Kolomoen	Vegfinans	Viken/Innlandet	R	6	0
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	2	0
E6 Kolomoen - Moelv	Vegfinans	Innlandet	R	6	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 - Sjøa)	Vegfinans	Innlandet	R	6	0
E6 Trondheim - Stjørdal	Vegamot	Trøndelag	R	3	0
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	Vegamot	Trøndelag	R	1	0
E6 Øyer - Tretten	Vegfinans	Innlandet	R	2	0
E6/E18 Østfoldpakka	Vegfinans	Viken	R	10	0
Fosenpakken	Vegamot	Trøndelag	F	1	2
Fv 107 Jondalstunnelen	Ferde	Vestland	F	1	0
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	Viken	F	2	0
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	Vegamot	Trøndelag	F	3	0
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	Vegfinans	Innlandet	F	2	0
Fv 311 Presterødbakken	Vegfinans	Vestfold og Telemark	F	1	0

Bompengeprosjekt	Regionalt bompenge-selskap	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	Vegfinans	Innlandet	F	1	0
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	Vegfinans	Innlandet	F	1	0
Fv 34 Grime - Vesleelva	Vegfinans	Innlandet	F	1	0
Fv 45 Gjesdal	Ferde	Rogaland	F	1	0
Fv 47 T-forbindelsen	Ferde	Rogaland	F	1	0
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	Ferde	Vestland	F	0	1
Fv 519 Finnfast	Ferde	Rogaland	F	1	0
Fv 546 Austevollsbrua	Ferde	Vestland	F	0	2
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	Atlanterhavstunnelen	Møre og Romsdal	F	1	0
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Vegamot	Trøndelag	F	2	0
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompenge-selskap Nord	Nordland	F	3	0
Fv 858 Ryaforbindelsen	Bompenge-selskap Nord	Troms og Finnmark	F	1	0
Førdepakken	Ferde	Vestland	B	5	0
Haugalandspakken	Ferde	Rogaland	B	13	0
Kvammapakken	Ferde	Vestland	F	2	0
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	Trøndelag	B	23	0
Nordhordlandspakken	Ferde	Vestland	F	4	0
Oslopakke 3	Fjellinjen	Oslo/Viken	B	83	0
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	Innlandet	R	1	0
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Vegfinans	Vestfold og Telemark	R	1	0
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Roa - Gran grense	Vegfinans	Innlandet	R	2	0
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Vegfinans	Viken	R	1	0
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	Vestland	R	1	0
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	Bompenge-selskap Nord	Nordland	R	1	0
Rv 80 Røvika - Strømsnes	Bompenge-selskap Nord	Nordland	R	1	0
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Ferde	Agder	B	5	0
Vegpakke Harstad	Bompenge-selskap Nord	Troms og Finnmark	B	8	0
Vossapakke	Ferde	Vestland	R	2	0
Totalt antall bomstasjoner og ferjestrekninger				342	7

4.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 40 – Bompengeprosjekter som var vedtatt per november 2021, men som enda ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2020, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger og regionalt bompengeselskap for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Regionalt bompengeselskap	Merknad
Bypakke Tenk Tromsø	15	Prop. 99 S (2020–2021), Innst. 390 S (2020-2021)	Bompengeselskap Nord	
Bypakke Ålesund	13	Prop. 201 S (2020-2021), Innst. 654 S (2020-2021)	Vegamot	
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt	8	Prop. 101 S (2020–2021), Innst. 380 S (2020-2021)	Bompengeselskap Nord	
E16 Bjørnum - Skaret	4	Prop. 46 S (2016-2017), Innst. 215 S (2016-2017)	Vegfinans	
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	6	Prop. 72 S (2017-2018), Innst. 299 S (2017-2018)	Vegfinans	
E18 Lysaker - Ramstadsletta	7	Prop. 38 S (2019-2020), Innst. 393 S (2019-2020)	Vegfinans	
E18 Tvedestrand - Dørdal	5	Prop. 70 S (2020–2021), Innst. 281 S (2020-2021)	Ferde	
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	9	Prop. 135 S (2016-2017), Innst. 469 S (2016-2017)	Ferde	
E39 Lønset - Hjelset	2	Prop. 55 S (2020–2021), Innst. 168 S (2020-2021)	Vegamot	
E39 Svegatjørn - Rådal	3	Prop. 134 S (2013-2014), Innst. 37 S (2014-2015)	Ferde	
E6 Moelv - Øyer	4	Prop. 119 S (2018-2019), Innst. 412 S (2018-2019)	Vegfinans	
E6 Ranheim - Åsen	4	Prop. 81 S (2017-2018), Innst. 298 S (2017-2018)	Vegamot	
E6 Ulsberg - Melhus	8	Prop. 82 S (2018-2019), Innst. 309 S (2018-2019)	Vegamot	
Fv 659 Nordøyvegen	1	Prop. 140 S (2016-2017), Innst. 468 S (2016-2017)	Vegamot	
Fv. 359 Kaste - Stoadalen	1	Prop. 183 S (2020-2021), Innst. 374 S (2020-2021)	Vegfinans	
Rv 13 Ryfast	3	Prop. 109 S (2011-2012), Innst. 363 S (2011-2012)	Ferde	Startet innkreving 01.02.2021
Rv 36 Bø - Seljord	1	Prop. 113 S (2017-2018), Innst. 47 S (2018-2019)	Vegfinans	Startet innkreving 14.05.2021
Rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/ Almeningsdelet - Lygnebakken	3	Prop. 23 S (2020–2021), Innst. 132 S (2020-2021)	Vegfinans	
Rv 555 Sotrasambandet	2	Prop. 41 S (2017–2018), Innst. 270 S (2017-2018)	Ferde	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	5	Prop. 95 S (2020-2021), Innst. 320 S (2020-2021)	Ferde	Startet innkreving 01.09.2021

4.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 41 - Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser per 31.12.2020 for alle bompengeprosjekter. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2020).

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje per 31.12.2020 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2020	Sikringsgrad per 31.12.2020	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2020
Askøypakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Bergen	Ferde	5 300	0,75 %	28 %	1,18 %
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	1 480	1,23 %	41 %	1,32 %
Bypakke Grenland	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nedre Glomma	Vegfinans	262	1,10 %	39 %	1,26 %
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	200	0,64 %	0 %	0,64 %
Bømlopakken	Ferde	413	1,10 %	16 %	1,60 %
E134 Damåsen - Saggrenda	Vegfinans	2 661	1,05 %	39 %	1,26 %
E134 Stordalstunnelen	Ferde	85	0,58 %	0 %	0,58 %
E136 Tresfjordbrua/ Vågstrandtunnelen	Vegamot	330	0,92 %	206 %	4,89 %
E16 Bjørum - Skaret	Vegfinans	200	1,05 %	39 %	1,26 %
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	Vegfinans	1 142	1,05 %	39 %	1,26 %
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	Vegfinans	454	1,11 %	41 %	2,16 %
E16 Kongsvinger - Slomarka	Vegfinans	802	1,10 %	41 %	2,16 %
E18 Gulli - Langangen	Vegfinans	6 171	1,13 %	44 %	1,91 %
E18 Langangen - Dørdal	Vegfinans	1 756	1,13 %	44 %	1,91 %
E18 Lysaker - Ramstadsletta	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E18 Tvedestrand - Arendal	Ferde	2 100	0,88 %	36 %	1,26 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Ferde	1 800	0,59 %	0 %	0,59 %
E39 Rogfast	Ferde	400	0,76 %	100 %	2,30 %
E39 Svevatjørn - Rådal	Ferde	3 178	1,12 %	28 %	1,12 %
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Svinesundsforbindelsen	54	1,65 %	0 %	1,65 %
E6 Gardermoen - Kolomoen	Vegfinans	3 083	1,12 %	82 %	3,16 %
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	780	1,49 %	79 %	3,72 %
E6 Kolomoen - Moelv	Vegfinans	3 085	1,17 %	82 %	2,40 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	563	1,37 %	47 %	1,37 %
E6 Moelv - Øyer	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	540	0,49 %	0 %	0,49 %
E6 Ranheim - Åsen	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjoa)	Vegfinans	2 808	1,11 %	41 %	2,16 %
E6 Trondheim - Stjørdal	Vegamot	800	1,98 %	38 %	2,49 %
E6 Ulsberg - Melhus	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	Vegamot	710	0,83 %	81 %	2,24 %
E6 Øyer - Tretten	Vegfinans	203	1,11 %	41 %	2,16 %
E6/E18 Østfoldpakka	Vegfinans	190	0,96 %	39 %	1,26 %

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje per 31.12.2020 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2020	Sikringsgrad per 31.12.2020	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2020
Fosenpakken	Vegamot	385	1,73 %	78 %	1,73 %
Fv 107 Jondalstunnelen	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	413	1,11 %	39 %	1,26 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	Vegamot	730	0,89 %	54 %	1,68 %
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	Vegfinans	70	1,11 %	41 %	2,16 %
Fv 311 Presterødbakken	Vegfinans	187	0,64 %	0 %	0,64 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	Vegfinans	151	1,11 %	41 %	2,16 %
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 34 Grime - Vesleelva	Vegfinans	68	1,11 %	41 %	2,16 %
Fv 45 Gjesdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 47 T-forbindelsen	Ferde	20	0,55 %	0 %	0,55 %
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 519 Finnfast	Ferde	222	1,03 %	0 %	1,03 %
Fv 546 Austevollsbrua	Ferde	76	0,90 %	21 %	1,81 %
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	Atlanterhavstunnelen	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	280	1,53 %	100 %	1,53 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Vegamot	750	0,75 %	83 %	2,14 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeselskap Nord	567	0,87 %	85 %	5,15 %
Fv 858 Ryaforbindingen	Bompengeselskap Nord	87	1,14 %	112 %	6,44 %
Førdepakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Haugalandspakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Kvammapakken	Ferde	275	0,63 %	0 %	0,63 %
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordhordlandspakken	Ferde	350	0,44 %	0 %	0,44 %
Oslopakke 3	Fjellinjen	4 300	2,00 %	78 %	3,36 %
Rv 13 Ryfast	Ferde	6 987	0,88 %	36 %	1,74 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	1 366	1,11 %	41 %	2,16 %
Rv 36 Bø - Seljord	Vegfinans	126	1,13 %	44 %	1,91 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Vegfinans	217	1,12 %	44 %	1,91 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Roa - Gran grense	Vegfinans	1 513	1,11 %	41 %	2,16 %
Rv 555 Sotrasambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Vegfinans	416	1,05 %	39 %	1,26 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	1 100	0,62 %	47 %	2,53 %
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 80 Røvika - Strømsnes	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	Bompengeselskap Nord	650	0,62 %	73 %	1,92 %

Bompengeprosjekt	Bompenge­sel­skap	Sum låne­porteføje per 31.12.2020 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2020	Sikrings­grad per 31.12.2020	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2020
Vossapakko	Ferde	270	0,58 %	0 %	0,58 %

4.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 42 - Alle bompengeprojekter vedtatt per november 2021, anslag på forventet nedbetalingsår når bompengeneinnkrevningen kan avslutte, og forutsatt nedbetalingsår som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet nedbetalingsår er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompengeneinnkreving ved slutten av 2020. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeprojektene for 2020, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Askøypakken	2028	2028
Bypakke Bergen	2037	2037
Bypakke Bodø	2030	2030
Bypakke Grenland	2025/2026	2026
Bypakke Nedre Glomma	2023	2023
Bypakke Nord-Jæren	2033	2033
Bypakke Tenk Tromsø	-	2037
Bypakke Ålesund	-	2037
Bømlopakken	2028	2028
E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullfjordbotn - Langvassbukt	-	2049
E134 Damåsen - Saggrenda	2035	2034
E134 Stordalstunnelen	2021	2029
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	2021	2030
E16 Bjørum - Skaret	-	2038
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	-	2036
E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo	2035	2035
E16 Kongsvinger - Slomarka	2030	2030
E18 Gulli - Langangen	2029/2032/2035/(2037/2038)	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen - Dørdal	2039	2039
E18 Lysaker - Ramstadsletta	-	2045
E18 Tvedestrand - Arendal	2034	2034
E18 Tvedestrand - Dørdal	-	2040
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	-	2044
E39 Lønset - Hjelset	-	2038
E39 Rogfast	-	2045
E39 Svegatjørn - Rådal	-	2040
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	2021	2025
E6 Gardermoen - Kolomoen	2023/2025/(2028/2029)	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2035	2035
E6 Kolomoen - Moelv	2035	2035
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	2033	2033
E6 Moelv - Øyer	-	2040
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	2032	2032
E6 Ranheim - Åsen	-	2039
E6 Ringebru - Otta (strekningen Frya - Sjoa)	2035	2031
E6 Trondheim - Stjørdal	2024	2024
E6 Ulsberg - Melhus	-	2046
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2034	2035
E6 Øyer - Tretten	2024	2027

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
E6/E18 Østfoldpakka	2021	2021/2029/2031
Fosenpakken	2026	2026
Fv 107 Jondalstunnelen	2020	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2024	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	2033	2034
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	2021	2024
Fv 311 Presterødbakken	2021	2024
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	2033	2035
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	2020	2031
Fv 34 Grime - Vesleelva	2021	2028
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 47 T-forbindelsen	2021	2028
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	2020	2025
Fv 519 Finnfast	2021	2029
Fv 546 Austevollsbrua	2020	2021
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	2020	2027
Fv 659 Nordøyvegen	-	2043
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	2031	2033
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	2033	2033
Fv 858 Ryaforbindingen	2027	2030
Fv. 359 Kaste - Stoadalen	-	2039
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken	2023	2023
Kvammapakken	2028	2029
Miljøpakke Trondheim	2029	2029
Nordhordlandspakken	2031	2031
Oslopakke 3	2036	2036
Rv 13 Ryfast	2041	2041
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	2040	2040
Rv 36 Bø - Seljord	2036	2037
Rv 36 Slåttekås - Årnes	2029	2033
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Roa - Gran grense ¹⁷	2032	2032
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	2025	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2033	2028
Rv 80 Løding - Viken (Tverlandsbrua)	2020	2020
Rv 80 Røvika - Strømsnes	2020	2026
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1	2020	2020
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 2	-	2035

¹⁷ Nedbetalingsår er oppgitt for rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør. Forutsatt nedbetalingsår for rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/ Almeningsdelet - Lygnebakken er 2039, jf. Prop. 23 S (2020–2021) og Innst. 132 S (2020–2021).

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Vegpakke Harstad ¹⁸	2031	2031
Vossapakko	2022	2025

¹⁸ Revidert finansieringsopplegg for Vegpakke Harstad ble vedtatt 15. juni 2021, jf. Prop. 204 S (2020-2021) og Innst. 658 S (2020-2021). Det legges her opp til å forlenge innkrevingsperioden med fem år, fra 15 til 20 år.

4.5 Vedlegg 5 – Garantioversikt

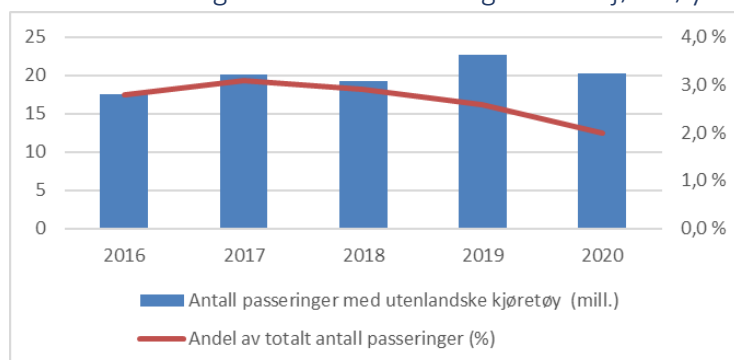
Tabell 43 – Oversikt over garantier for bompengeselskapenes lån per bompengeprojekt, inkludert garantibeløp og garantist. Garantibeløpet er det maksimale lånebeløpet prosjektet kan ta opp. Det gis i de fleste tilfeller en ekstra garanti på 10 prosent av garantibeløpet for å dekke eventuelle påløpte renter og omkostninger. Dette kalles maksimalt garantibeløp. Prisnivå er spesifisert for garantibeløp i enkelte prosjekters stortingsproposisjoner. Det vises til stortingsproposisjonene for prosjektene for detaljer. (Kilder: Årsregnskap og rapportering fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de enkelte bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
Askøypakken	1 230	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bergen	6 100	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bodø	1 870	Nordland fylkeskommune (50 %), Bodø kommune (50 %)
Bypakke Grenland, E18 Gulli - Langangen, E18 Langangen - Dørdal, rv 36 Bø - Seljord, rv 36 Slåttekås - Årnes (felles garanti)	15 400	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Bypakke Nedre Glomma, E134 Damåsen - Saggrenda, E16 Bjørnum - Skaret, E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum, rv 7 Sokna - Ørgenvika, fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse (felles garanti)	11 798	Viken fylkeskommune
Bypakke Nord-Jæren	7 000	Rogaland fylkeskommune
Bømlopakken	600	Vestland fylkeskommune
E16 Fønhus - Bagn - Bjørge, E6 Moelv – Øyer, E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjoa), E6 Øyer - Tretten, Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden, Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet, Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Roa - Gran grense (felles garanti)	20 009	Innlandet fylkeskommune
E16 Kongsvinger - Slomarka	1 800	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E18 Lysaker - Ramstadsletta	16 610	Viken fylkeskommune (79 %), Bærum kommune (21 %)
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	Agder fylkeskommune
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	10 500	Agder fylkeskommune
E39 Rogfast	16 000	Rogaland fylkeskommune
E39 Svegatjørn - Rådal	3 770	Vestland fylkeskommune
E6 Gardermoen - Kolomoen, E6 Kolomoen - Moelv	13 700	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E6 Hålogalandsbrua	1 220	Nordland fylkeskommune (50 %), Narvik kommune (50 %)
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	760	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	640	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Ranheim - Åsen	8 500	Trøndelag fylkeskommune
E6 Trondheim - Stjørdal	2 200	Trøndelag fylkeskommune (62,5 %), Trondheim kommune (37,5 %)
E6 Ulsberg - Melhus	8 600	Trøndelag fylkeskommune
E6 Vindåsiene - Korporalsbrua	884	Trøndelag fylkeskommune
Fosenpakken	843	Trøndelag fylkeskommune
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	901	Trøndelag fylkeskommune
Fv 45 Gjesdal	0	
Fv 659 Nordøyvegen	475	Møre og Romsdal fylkeskommune

Bompengeprosjekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	974,3	Trøndelag fylkeskommune
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	662	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (43,1 %), Leirfjord kommune (6,9 %)
Fv 858 Ryaforbindingen	50	Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %), Tromsø kommune (42 %), Balsfjord kommune (8 %)
Førdepakken	600	Vestland fylkeskommune
Haugalandspakken	210	Rogaland fylkeskommune
Kvammapakken	370	Vestland fylkeskommune
Miljøpakke Trondheim	1 000	Trøndelag fylkeskommune (50 %), Trondheim kommune (50 %)
Nordhordlandspakken	750	Vestland fylkeskommune
Oslopakke 3	0	
Rv 13 Ryfast	7 767	Rogaland fylkeskommune (70 %), Stavanger kommune (30 %)
Rv 555 Sotrasambandet	3 000	Vestland fylkeskommune
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	Vestland fylkeskommune
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	1 540	Agder fylkeskommune
Vegpakke Harstad	745	Troms og Finnmark fylkeskommune (53 %), Harstad kommune (47 %)
Vossapakke	610	Vestland fylkeskommune

4.6 Vedlegg 6 – Utenlandsregistrerte kjøretøy og bruk av brikke

4.6.1 Passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy



Figur 19 - Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy og andel av totalt antall passeringer i perioden 2016-2020. (Kilder: EPC, CS Norge og AutoPASS formidlingsentral).

4.6.2 Avtalepasseringer

	Antall passeringer (mill.)	Andel av alle avtalepasseringer
AutoPASS brukt i bompengeselskapets bomstasjoner	496	56 %
AutoPASS brukt utenfor bompengeselskapets egne bomstasjoner (fremmedpasseringer)	381	43 %
Utenlandsk utsteder (EasyGO)	5	1 %
Sum avtalepasseringer	882	100 %

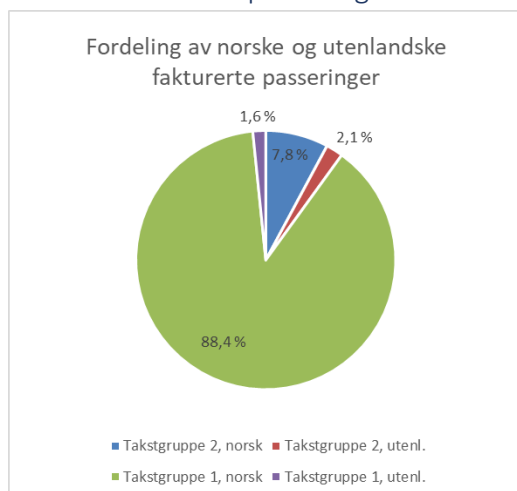
Tabell 44 - Avtalepasseringer i 2020 fordelt på norske og utenlandske brikkeutsteder. (Kilder: CS Norge og AutoPASS formidlingsentral).

4.6.3 Fakturerbare passeringer

	Antall passeringer (mill.)	Andel av alle passeringer
Alle registrerte passeringer	983	100 %
Minus ikke identifiserbare (lesbare) passeringer (avskrevne passeringer)	15	2 %
= Passeringer til oppfølging	968	98 %
Minus passeringer som ikke belastes bompenger	341	35 %
= Passeringer som skal faktureres	627	64 %
Minus ikke tilgang til betalingsansvarliges adresse el. L.	3	0,3 %
= Passeringer som forsøkes innkrevd (av bompengeselskap, brikkeutsteder eller EPC)	624	63 %

Tabell 45 - Andel fakturerbare passeringer av alle passeringer i 2020. Gjelder kun bompengeprosjekter som bruker AutoPASS-systemet. (Kilder: CS Norge og EPC)

4.6.4 Fakturerte passeringer

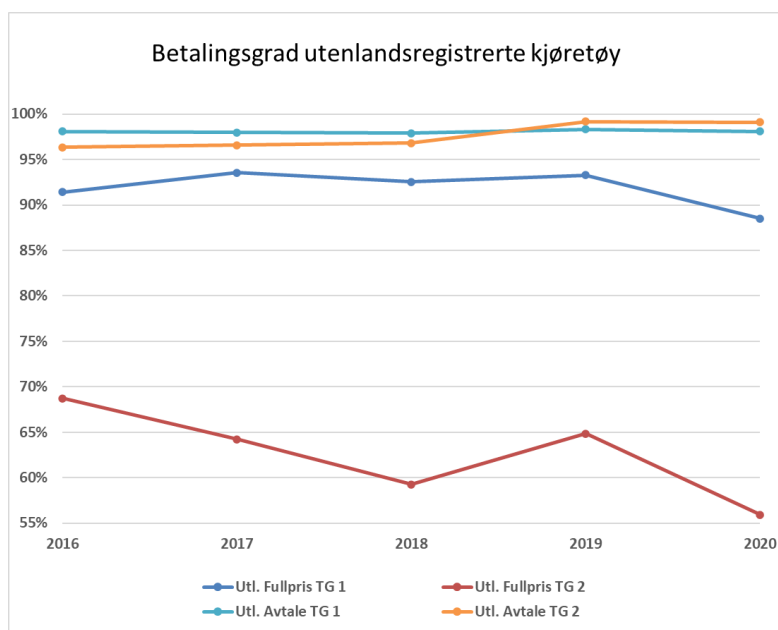


Figur 20 – Fordeling av fakturerte passeringer for norske og utenlandsregistrerte kjøretøy, spesifisert for takstgruppe 1 og 2. Inkluderer ikke passeringer som ikke belastes bompenger. (Kilder: CS Norge og EPC).

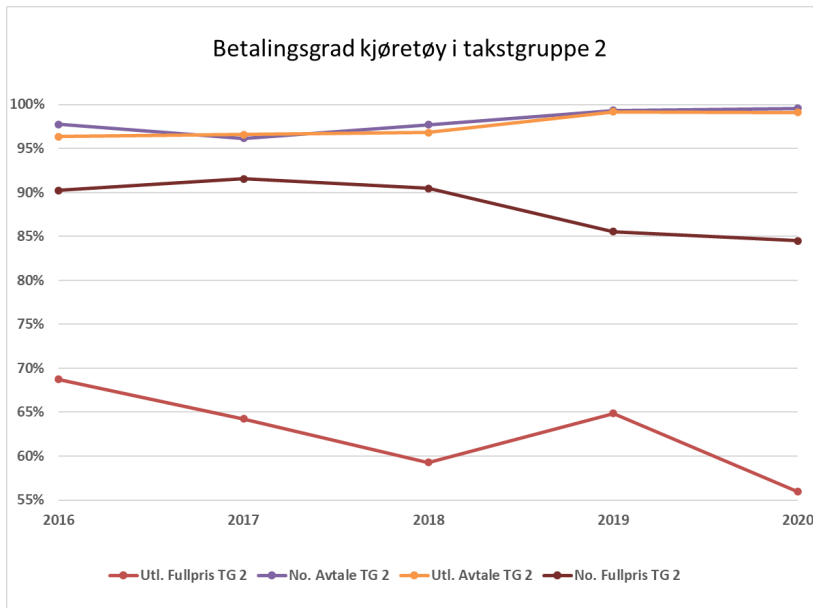
4.6.5 Betaling av faktura for passeringer

	2016		2017		2018		2019		2020	
	Mill. kr	% Bet	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%
TG 2, norsk, med brikkeavtale	1 213	98 %	1 379	96 %	1 412	98 %	1 606	99 %	1 719	100 %
TG 2, utenl., med brikkeavtale	419	96 %	539	97 %	598	97 %	621	99 %	616	99 %
TG 2, norsk, uten brikkeavtale	48	90 %	35	92 %	37	90 %	51	86 %	49	85 %
TG 2, utenl., uten brikkeavtale	5	69 %	4	64 %	4	59 %	4	65 %	3	56 %
SUM takstgruppe 2 (TG 2)	1 685	97 %	1 956	96 %	2 050	97 %	2 282	99 %	2 388	99 %
TG 1, norsk, med brikkeavtale	6 008	100 %	6 408	100 %	6 192	100 %	7 460	99 %	8 020	99 %
TG 1, utenl., med brikkeavtale	59	98 %	57	98 %	57	98 %	59	98 %	50	98 %
TG 1, norsk, uten brikkeavtale	1 554	93 %	1 534	93 %	1 487	92 %	1 590	89 %	1 602	83 %
TG 1, utenl., uten brikkeavtale	163	91 %	170	94 %	180	93 %	212	93 %	157	89 %
SUM takstgruppe 1 (TG 1)	7 784	98 %	8 169	98 %	7 915	98 %	9 321	98 %	9 828	97 %
SUM alle biler (TG 1 + TG 2)	9 469	98 %	10 125	98 %	9 965	98 %	11 603	98 %	12 216	97 %

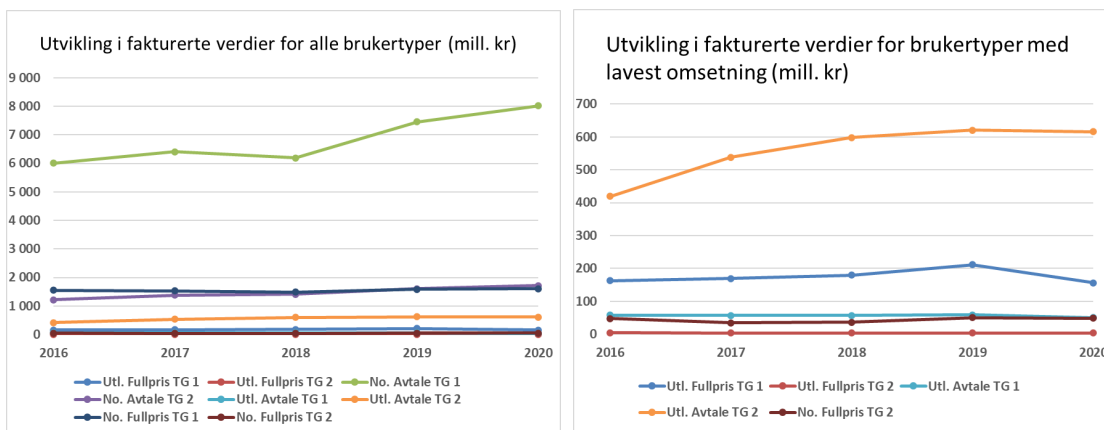
Tabell 46 - Beløp fakturert i perioden 2016-2020 og betalingsgrad, spesifisert for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2), for både norske og utenlandsregistrerte kjøretøy. (Kilder: CS Norge og EPC).



Figur 21 – Betalingsgrad for utenlandsregistrerte kjøretøy i takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2) i perioden 2016-2020, for passeringer med og uten avtale. Fullpris betegner passeringer uten brukeravtale. (Kilder: CS Norge og EPC).



Figur 22 – Betallingsgrad for norske og utenlandsregistrerte kjøretøy i takstgruppe 2 i perioden 2016-2020. Fullpris betegner passeringer uten brukeraftale. (Kilder: CS Norge og EPC).



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



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag