



**Statens vegvesen**

# Bompengeinnkreving i 2017

---

18.01.2019

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	2
1.1	Endringer i rammebetingelser .....	2
1.1.1	Innføring av nye takstgrupper .....	2
1.1.2	Avvikling av innkreving av tilleggsavgift.....	3
2	Bompengeinnkrevningen i 2017 – resultater og analyser .....	4
2.1	Bompengeprosjekter og bomstasjoner .....	4
2.2	Trafikk.....	6
2.2.1	Passeringer .....	6
2.2.2	Brikkebruk .....	8
2.2.3	Utenlandskregistrerte kjøretøy.....	10
2.2.4	Fritakspasseringer.....	11
2.3	Bompengeinntekter .....	13
2.4	Driftskostnader.....	17
2.4.1	Driftskostnader per passering.....	19
2.4.2	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter .....	22
2.4.3	Styrehonorarer .....	23
2.5	Låne- og innskuddsforvaltning.....	24
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader .....	24
2.5.2	Rentevilkår .....	25
2.5.3	Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter.....	26
2.6	Status på innkrevningstid .....	28
2.7	Lokal drivstoffavgift.....	29
3	Vurdering av resultatene .....	30
4	Vedlegg.....	33
4.1	Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner .....	33
4.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter .....	35
4.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld.....	36
4.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprosjektene.....	39
4.5	Vedlegg 5 – Utenlandske kjøretøy og bombrikker .....	42
4.5.1	Passeringer med utenlandske kjøretøy.....	42
4.5.2	Utenlandske brikker .....	42
4.5.3	Fakturerbare passeringer .....	42
4.5.4	Betaling av faktura for bompasseringer.....	43

## 1 Innledning

I denne rapporten beskrives resultater fra driften til bompengeselskapene i 2017. 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 disse. Passeringer med nullutslippskjøretøy og utenlandskregistrerte kjøretøy er omtalt spesielt.

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.

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 er overtatt av de regionale bompengeselskapene og alle nye bompengeprojekter vil også bli lagt til disse. Det har frem til bompengereformen vært vanlig at et bompengeselskap administrerte og finansierte ett enkelt bompengeprojekt, og dette er nå endret. I flere tabeller i denne rapporten er det oppgitt antall bompengeselskaper, og dette har derfor tidligere vært tilnærmet lik antall bompengeprojekter. Fra og med 2017 vil antall bompengeprojekter bli oppgitt i stedet for antall bompengeselskap i disse tabellene.

Bompengeavtaler mellom de nye regionale bompengeselskapene og Samferdselsdepartementet ble inngått for fire av selskapene i løpet av andre halvår 2017, og for det siste selskapet høsten 2018, og overtakelse av de eksisterende bompengeselskapene pågikk i 2017 og 2018. Rapporteringen for 2017 vil derfor ikke inneholde tall for de regionale bompengeselskapene. Dette er noe man må komme tilbake til i større grad i rapporten om bompenginnkrevingen for 2018. Det er likevel oppgitt en sammenligning av de regionale selskapene for enkelte variabler i Figur 12.

### 1.1 Endringer i rammebetingelser

#### 1.1.1 Innføring av nye takstgrupper

I 2016, i henhold til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016), 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. Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøygruppe M1<sup>1</sup>, forutsatt at disse har gyldig avtale. Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av

---

<sup>1</sup> Kjøretøygruppe M1 omfatter biler for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet, og inkluderer de fleste bobiler og enkelte andre større personbiler.

personbiler som er registrert i kjøretøygruppe M1 og 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 benevningene takstgruppe 1 og takstgruppe 2 også brukt for årene før 2016.

### 1.1.2 Avvikling av innkreving av tilleggsavgift

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

De siste årene har de totale inntektene fra tilleggsavgifter vært på om lag 200 millioner kroner årlig. Disse inntektene vil nå falle bort, men vil bli erstattet av 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, vil man ikke se noen endringer i de totale inntektene fra tilleggsavgifter før i 2018. I tillegg til lengden på fakturaløpet, er det også vanlig at bompengeselskapet venter med å sende ut faktura til et gitt kjøretøy har nådd en viss sum eller at det har gått et bestemt antall måneder.

## 2 Bompengeneinnkrevingen i 2017 – resultater og analyser

### 2.1 Bompengeprosjekter og bomstasjoner

I 2017 var det bompengeneinnkreving i 63 bompengeprosjekter. I løpet av året ble innkrevingen avsluttet for tre prosjekter<sup>2</sup>, mens to prosjekter<sup>3</sup> startet innkreving. I tillegg ble det åpnet en bomstasjon i et prosjekt<sup>4</sup> som allerede hadde innkreving. Tabell 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving hvert år for perioden 2012–2017, i tillegg til antall bompengeprosjekter som startet og avsluttet innkrevingen.

År	Antall bompengeprosjekter med innkreving	Antall bompengeprosjekter med oppstart av innkreving <sup>5</sup>	Antall bompengeprosjekter med utvidelse av innkrevingen	Antall bompengeprosjekter med avslutning av innkrevingen
2012	54	2	3	2
2013	58	6	0	3
2014	62	7	2	6
2015	62	6	2	2
2016	65	5	1	4
2017	63	2	1	3

Tabell 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 2012–2017, og antall bompengeprosjekter med oppstart, utvidelse (dvs. oppstart av flere bomstasjoner i prosjekter som allerede har innkreving) og avslutning for disse årene.

De fleste bompengeprojektene utførte bompengeneinnkreving i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengeneinnkreving på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i seks prosjekter, og to av disse hadde innkreving både på ferje og i bomstasjoner på veg. 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.

Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompengeneinnkreving på veg brukte AutoPASS-systemet, med unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, som har manuell innkreving og betaling for passasjerer. Alle bompengeprojekter som bruker AutoPASS-systemet er automatiske. Bomstasjonene tilhørende E6 Den nye Svinesundsforbindelsen var de siste som ble ombygd til automatiske stasjoner, i november 2015.

I løpet av 2017 var det innkreving i 237 bomstasjoner fordelt på om lag 480 innkrevingsfelt, og det var i tillegg bompengeneinnkreving på ni ferjesamband. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004–2017, og viser antallet bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Ferjesamband med bompengeneinnkreving vil komme i tillegg.

<sup>2</sup> Forhåndsinnkreving for fv 659 Nordøyvegen, E16 Kløfta – Nybakk og E39 Øysand – Thamshamn.

<sup>3</sup> E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (E6 Helgeland sør) og Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør.

<sup>4</sup> E6/E18 Østfoldpakka: Strekningen E18 Riksgrensen – Ørje.

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

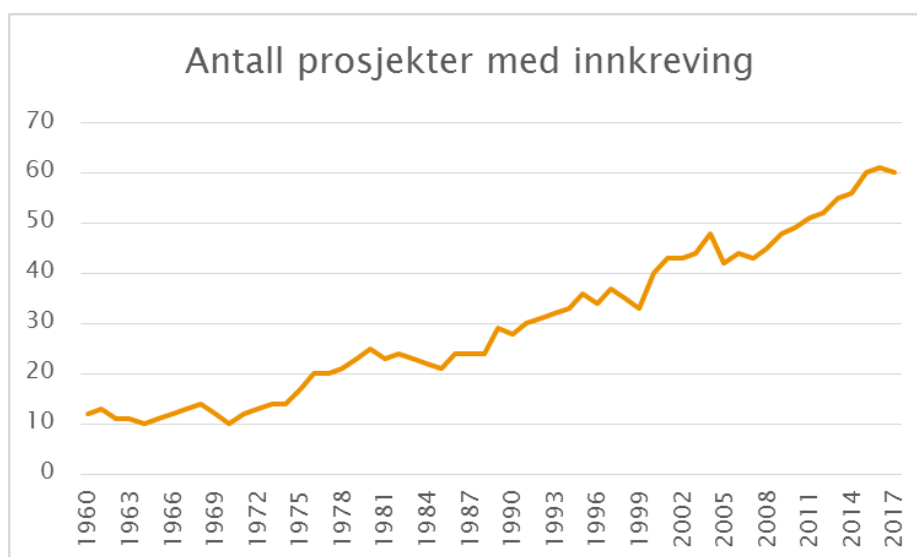
År	Antall bomstasjoner <sup>6</sup>
2004	140
2005	143
2006	115
2007	116
2008	135
2009	148
2010	157
2011	158
2012	164
2013	170
2014	197
2015	208
2016	240
2017	237

Tabell 2 – Antall bomstasjoner med innkreving per år i perioden 2004–2017.

Ettersom tre prosjekter avviklet sin innkreving i løpet av 2017, hadde 60 bompengeprosjekter innkreving ved utgangen av 2017. Ved dette tidspunktet var totalt 82 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 22 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving. Tabell 29 viser hvilke prosjekter dette gjelder, og antall bomstasjoner tilhørende disse prosjektene, som oppgitt i de respektive stortingsproposisjonene.

Tabell 28 gir en oversikt over alle bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2017, hvilket fylke de tilhørte, og antall bomstasjoner for de ulike prosjektene.

Figur 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960–2017.



Figur 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960–2017.

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

## 2.2 Trafikk

### 2.2.1 Passeringer

I 2017 var det registrert 655 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeneinnkreving. Dette var fordelt på 92,9 prosent i takstgruppe 1 og 7,1 prosent i takstgruppe 2, som er samme fordeling som i 2016.

Tabell 3 – Tabell 6 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving, for perioden 2014–2017. Se Tabell 28 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2017, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengeneinnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Hvis man ser bort fra prosjekter som startet eller avviklet sin innkreving i 2017, så er det kun et fåtall prosjekter som har en endring på mer enn 0,5 prosentpoeng i fordelingen mellom takstgruppe 1 og 2 sammenlignet med 2016. For de fleste prosjektene, rundt 90 prosent, varierer andelen mellom –0,5 og 0,5 prosentpoeng for en gitt takstgruppe sammenlignet med 2016. Det har vært en økning for rundt halvparten og en reduksjon for den andre halvparten av prosjektene.

År	Antall		Totalt antall passeringer	Andel	
	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2		Takstgruppe 1	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 %

Tabell 3 – Antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2, for passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2014–2017).

År	Antall		Totalt antall passeringer	Andel	
	Bomstasjoner	Ferje		Bomstasjoner	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 %

Tabell 4 – Antall passeringer fordelt på bomstasjoner og ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2014–2017).

År	Antall		Totalt antall passeringer i bomstasjoner	Andel	
	Takstgruppe 1 – bomstasjoner	Takstgruppe 2 – bomstasjoner		Takstgruppe 1 – bomstasjoner	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 %

Tabell 5 – Antall passeringer i bomstasjoner, fordelt på takstgruppe 1 og 2. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2014–2017).

År	Antall		Totalt antall passeringer på ferje	Andel	
	Ferje (< 6,0 m)	Ferje (≥ 6,0 m)		Ferje (< 6,0 m)	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 %

Tabell 6 – Antall passeringer på ferjer med bompengerelevanter, fordelt på kjøretøy under og over 6,0 meter. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2017).

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 var det en ÅDT på over 300 000. Tabell 7 viser antall bompengeprojekter per ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT.

ÅDT	Antall bompengeprojekter			
	2014	2015 <sup>7</sup>	2016 <sup>7</sup>	2017 <sup>7</sup>
0 – 2 000	17	14	14	13
2 000 – 5 000	18	17	15	15
5 000 – 10 000	8	8	9	9
10 000 – 50 000	13	7	10	10
≥ 50 000	6	11	12	11

Tabell 7 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på kategorier av årsdøgntrafikk (ÅDT) for perioden 2014–2017. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2017).

Tabell 8 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2017. Prosjektene som er definert som bomringer, også kalt bypakker, inkluderer for 2017 Bergensprogrammet, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Namdalsprosjektet, Nord-Jærenpakken, 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. Det er kun små forandringer i fordelingen mellom disse typene prosjekter fra 2016 til 2017. I 2018 og spesielt i 2019 vil man se større forandringer, hvor en større andel av passeringene vil skje i bomringer. Dette skyldes hovedsakelig oppstart av innkreving for bypakker med et stort antall passeringer i 2018 og 2019. Dette gjelder blant annet Bypakke Nord-Jæren i 2018, og Bypakke Bergen og Oslopakke 3 trinn 2 i 2019.

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



	Bomringer / Bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall passeringer	Andel av totalt antall passeringer	Antall passeringer	Andel av totalt antall passeringer	Antall passeringer	Andel av totalt antall passeringer
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 %

Tabell 8 – Fordeling av antall passeringer i bomringer (bypakker), riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2017. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012–2017).

## 2.2.2 Brikkebruk

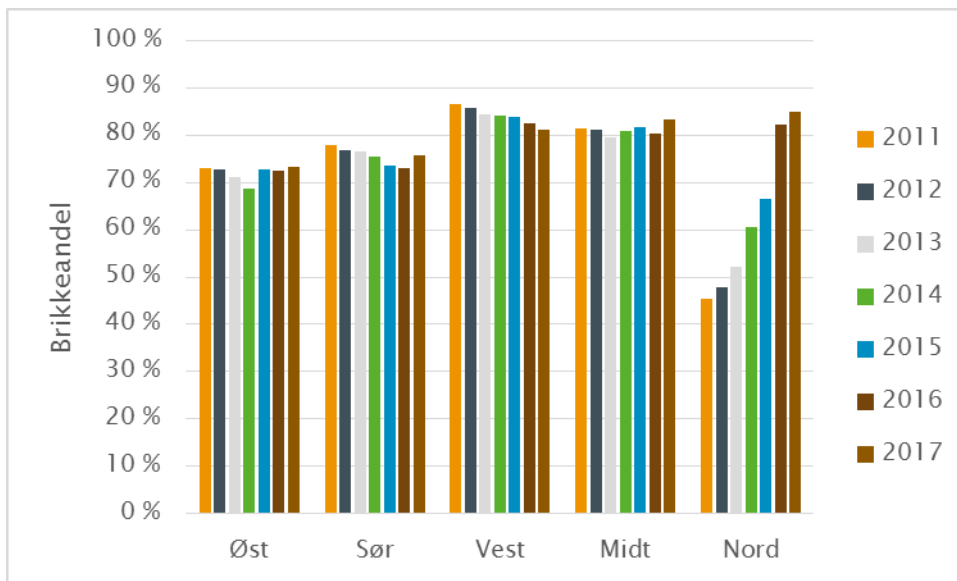
Ved utgangen av 2017 brukte alle bompenganeanlegg på offentlig veg, med unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Brikkeandel, det vil si antall passeringer hvor brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008–2017 er gitt i Tabell 9<sup>8</sup>. Brikkeandelen har hatt en økning i 2017 sammenlignet med foregående år, og var på samme nivå som i 2013. Andelen har vært stabil rundt 80 prosent siden 2008, med en svak årlig nedgang siden 2010, med unntak av en liten økning i 2015 og en økning i 2017.

Årstall	Brikkeandel (prosent) <sup>8</sup>
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

Tabell 9 – Brikkeandel, dvs. antall passeringer der brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, for perioden 2008–2017. (Kilde: CS Norge).

Figur 2 viser utvikling i brikkeandel i de ulike regionene fra 2011 til 2017. Fra 2011 til 2016 var brikkeandelen høyest i region vest, mens i 2017 var den høyest i region nord. I forbindelse med oppstart av bompengeneinnkreving for flere bompengeprosjekter i region nord, har brikkeandelen som forventet økt i hele denne tidsperioden, og har siden 2016 vært på samme nivå som resten av landet.

<sup>8</sup> Gjelder kun bompenganeanlegg tilknyttet sentralsystemet CS Norge.



Figur 2 – Utvikling i brikkeandel for de ulike regionene i perioden 2011–2017. (Kilde: Oppfølgingskjema fra bompengeselskapene og rapporter fra CS Norge.)

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

Antall AutoPASS-avtaler for alle utstedere i Norge var ved utgangen av 2017 på om lag 2,2 millioner.

Hvis man kun tar hensyn til brikkepasseringer som knyttes til gyldige avtaler, var andelen 72,3 prosent av totalt antall passeringer. I 2015 og 2016 var denne andelen på henholdsvis 71,4 og 71,7 prosent.

I AutoPASS-anleggene var det om lag 142 millioner passeringer hvor brikke ikke var registrert. Om lag 62 millioner av disse passeringene, som tilsvarer 44 prosent, ble etter passering knyttet til en avtale. Dette er på samme nivå som i 2016. Andelen passeringer med enten brikke eller avtale var da 88 prosent, og noe over tilsvarende andel i 2016. Hvis man antar at alle passeringer uten brikke knyttet til en avtale er kun gyldige avtaler, er andelen passeringer med gyldig avtale 82 prosent. Det har vært en årlig økning i denne andelen siden 2014, da den lå på 80 prosent.

Antall passeringer uten brikke, men med avtale, i forhold til totalt antall passeringer uten brikke varierer mye mellom ulike bompengeanlegg. Hvis man ser på de ulike bompengeprojektene varierer denne andelen fra rundt 10 prosent til rundt 70 prosent. Årsaker til at brikke ikke blir registrert ved passering 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 brikken i kjøretøyet. Prosjekter hvor denne andelen er høyest er i hovedsak i byområder, og inkluderer både prosjekter som nylig har startet innkreving og prosjekter som har hatt innkreving i mange år. De laveste andelen finner man i hovedsak for strekningsvise prosjekter eller enkeltprosjekter som ikke er i nærheten av et større byområde.

Ved å se på takstgruppe 1 og takstgruppe 2 hver for seg, finner man at brikkeandelen var 77,7 prosent for takstgruppe 1 og 85,1 prosent for takstgruppe 2. Hvis man ser på passeringer uten brikke som var tilknyttet en avtale, gjelder dette 42 prosent av passeringene i takstgruppe 1 hvor brikke ikke var registrert. For takstgruppe 2 var 82 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

Totalt for hele landet har brikkeandelen gått opp sammenlignet med tidligere år, jf. Tabell 9. Rundt 69 prosent av prosjektene har hatt en økning i brikkeandelen, det vil si andelen passeringer hvor det er registrert en brikke, sammenlignet med 2016. Avtaleandelen, det vil si andelen passeringer som er knyttet til en brikkeavtale uavhengig av om det er registrert en brikke ved passering, har økt i rundt 81 prosent av prosjektene.

### 2.2.3 Utenlandskregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandskregistrerte kjøretøy i bomstasjonene som benyttet AutoPASS-systemet var om lag 20,1 millioner, som tilsvarer 3,1 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 10 viser antall passeringer med utenlandske kjøretøy i perioden 2013–2017<sup>9</sup>, i tillegg til andel av totalt antall passeringer.

År	Antall passeringer med utenlandske 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 %

Tabell 10 – Antall passeringer med utenlandske kjøretøy og andel passeringer av totalt antall passeringer i perioden 2013–2017. (Kilder: EPC, Turistløsningen, CS Norge og AutoPASS formidlingsentral).

Tidligere var det mange passeringer med utenlandskregistrerte kjøretøy som ikke ble betalt. Betalingsandelen har økt de siste årene.

Kjøretøy med brikkeavtale har en vesentlig høyere betalingsandel enn kjøretøy uten brikkeavtale. Utenlandske kjøretøy med brikkeavtale har en høy betalingsgrad. Bompengeselskapene kjøper innkrevingstjeneste for kjøretøy uten brikkeavtale slik at de fleste får faktura på sitt eget språk og kan betale til en bankkonto i eget land.

I takstgruppe 1 betalte utenlandske kjøretøy med brikkeavtale 98 prosent og de uten brikkeavtale 93 prosent av fakturert beløp i 2017. Betalingsgraden for norske og utenlandske kjøretøy var omtrent på samme nivå i takstgruppe 1 for både de med og uten brikkeavtale.

<sup>9</sup> Utenlandskregistrerte kjøretøy som passerte fv 64 Atlanterhavstunnelen eller på ferjer med bompengeneinnkreving er ikke tatt hensyn til. Det antas at dette er en liten andel av totalt antall passeringer med utenlandske kjøretøy.

I takstgruppe 2 betalte utenlandske kjøretøy med brikkeavtale 97 prosent av beløp fakturert i 2017, mens tilsvarende gruppe norske betalte 96 prosent. Det er større forskjell mellom norske og utenlandske i takstgruppe 2 for de som ikke har avtale. For disse betalte kun 63 prosent av fakturert beløp for utenlandske kjøretøy, mens for norske var betalingsgraden 90 prosent. Dette en liten gruppe, da de fleste kjøretøy i takstgruppe 2 bruker bombrikke fordi de omfattes av ordningen med obligatorisk brikke.

Se kapittel 4.5 for mer informasjon om utenlandske kjøretøy og bombrikker.

## 2.2.4 Fritakspasseringer

I henhold til takstretningslinjene gis det fritak til ulike trafikantgrupper. Tabell 11 oppgir antall fritakspasseringer for utrykningskjøretøy, nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler), kollektivtransport, kjøretøy som er i arbeid på veggen og forflytningshemmede. I tillegg er det særskilte fritak basert på bosted, timesregler og passeringstak. Passeringer med nullutslippskjøretøy<sup>10</sup> er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.4.1.

År	Antall passeringer per fritaksordning (mill.)				
	Nullutslippskjøretøy (elbiler)	Kollektivtransport	Utrykningskjøretøy	Kjøretøy i arbeid på veggen	Forflytningshemmede (i bomringer)
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

Tabell 11 – Oversikt over antall fritakspasseringer i perioden 2015–2017. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy er oppgitt for 2011–2017. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene og CS Norge).

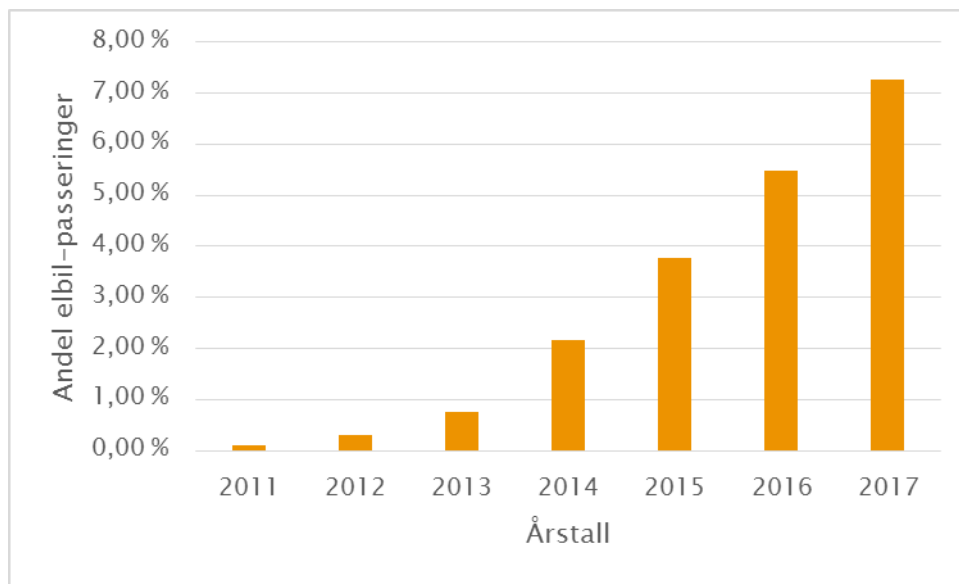
### 2.2.4.1 Nullutslippskjøretøy (elbiler)

I henhold til gjeldende Takstretningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg (R 702) er nullutslippskjøretøy fritatt fra å betale bompenge. I *Prop. 87 S (2017–2018) Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* legger regjeringen opp til at det lokalt kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy for alle kjøretøy. Dersom det er lokalpolitisk tilslutning til det, åpnes det også for betaling for nullutslippskjøretøy i eksisterende bompengeprosjekter. I 2017 var det fritak fra bompenge for nullutslippskjøretøy i alle bompengeprosjekter.

Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som har hatt fritak fra betaling av bompenge, i hovedsak elbiler<sup>10</sup>, har hatt en sterk økning de siste årene. I 2017 var det om lag 48 millioner passeringer i bomstasjonene som var registrert som elbiler. Se Figur 3 for en

<sup>10</sup> Bompengefritaket for nullutslippskjøretøy gjelder for elbiler og hydrogenbiler. Tallene inkluderer derfor også passeringer med hydrogenbiler, men disse utgjør en marginal andel. Nullutslippskjøretøy omtales derfor også som elbiler.

utvikling i andelen elbil-passeringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2017. Tabell 11 angir antall elbil-passeringer i perioden 2011–2017.



Figur 3 – Utvikling i andel elbil-passeringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2017. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

Verdien på elbil-passeringene er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 791 millioner kroner i 2017. Dette utgjorde om lag 7,8 prosent av de totale passeringsinntektene. Siden 2011 har verdien på elbil-passeringene i forhold til passeringsinntektene økt jevnlig fra 0,1 prosent i 2011. De første årene i perioden 2011–2017 var det mer enn en dobling i denne verdien hvert år, mens de siste to årene har den årlige økningen i verdien på elbil-passeringene vært i underkant av femti prosent. Ved denne beregningen er det forutsatt at de fleste elbil-bilistene ville kjørt egen bil også uten fritak. Det er imidlertid vanskelig å vite om de ville reist med egen bil, kollektivt, som passasjer i bil eller andre transportmåter. Dette gjelder spesielt i de største byområdene hvor kollektivtransport kan være et konkurransedyktig alternativ til bil på mange strekninger. Den beregnede verdien på elbil-passeringene kan derfor være noe overvurdert. Figur 4 viser utviklingen på beregnet verdi på elbil-passeringene som var fritatt for bompenger i perioden 2011–2017.



Figur 4 – Utvikling i beregnet verdi på elbil-passeringer som var fritatt for bompenger i perioden 2011–2017. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

## 2.3 Bompengeneinntekter

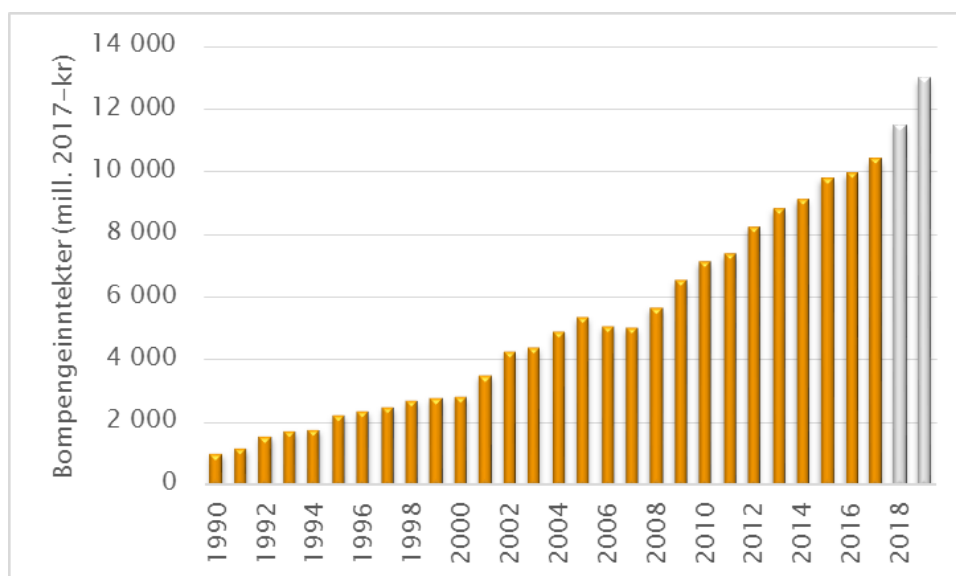
I 2017 var de totale bompengeneinntektene 10,4 milliarder kroner. Dette er en økning på om lag 0,60 milliarder kroner sammenlignet med 2016. Tabell 19 viser utviklingen i bompengeneinntekter siden 2002. Tabell 12 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015–2017 spesifisert på passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, tilleggsavgifter og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 10,49 milliarder kroner i 2017. Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 85,1 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 14,9 prosent. I 2014, 2015 og 2016 var disse andelene henholdsvis 86,7/13,3, 85,7/14,3 og 86,5/13,5 prosent.

Inntekter	Sum (1 000 kr)		
	2015	2016	2017
Passeringsinntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	7 684 408	8 145 453	8 516 789
Passeringsinntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	1 249 609	1 237 505	1 464 246
Bompengeneinntekt på ferje	201 370	207 899	195 845
<b>Sum passeringsinntekter</b>	<b>9 135 387</b>	<b>9 590 858</b>	<b>10 176 879</b>
Tilleggsavgift, purregebyr, utstedergodtgjørelse	192 356	228 678	245 432
<b>Sum bompengeneinntekter</b>	<b>9 327 743</b>	<b>9 819 536</b>	<b>10 422 312</b>
Andre driftsinntekter	106 375	108 427	70 273
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>9 434 118</b>	<b>9 927 963</b>	<b>10 492 585</b>

Tabell 12 – Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompengeneinntekter på ferje, inntekter fra tilleggsavgift, purregebyr og utstedergodtgjørelse, i tillegg til andre inntekter. Oppgitt i løpende 1000 kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2015–2017).

Figur 5 viser utviklingen av bompengeneinntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2017-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2018 og 2019. 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, og gjennomsnittlig årlig økning for perioden 2008–2017 er om lag

540 millioner kroner. Prognosene for 2018 og 2019<sup>11</sup>, på henholdsvis 11,5 og 13,0 milliarder kroner, viser at inntektene vil fortsette å øke også for disse to årene. Hovedårsakene til den forventede inntektsøkningen i 2018 er effekten av innføringen av nytt takstsystem for Oslopakke 3 i oktober 2017 og oppstart av innkreving for Bypakke Nord-Jæren i oktober 2018. Bompengelinntektene er forventet å fortsatt øke i 2019, og dette er i stor grad knyttet til oppstart innkreving for Oslopakke 3 trinn 2 og Bypakke Bergen i 2019, i tillegg til oppstart av Bypakke Nord-Jæren. I tillegg er det forventet at flere andre bompengeprosjekter vil starte innkreving i løpet av 2019.



Figur 5 – Bompengelinntekter per år i perioden 1990–2017, oppgitt i millioner 2017–kroner. I tillegg er prognose for 2018 og 2019 oppgitt. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012–2017, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013)).

Den gjennomsnittlige inntekten per passering<sup>12</sup> var på 15,54 kroner. Denne varierte mellom et minimum på rundt 5 og et maksimum på 143 kroner for de ulike bompengeprosjektene. Tabell 13 viser antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. I 2016 var gjennomsnittlig inntekt per passering på 15,03 kroner, mens i 2013, 2014 og 2015 var den henholdsvis 16,44, 16,18 og 15,45 kroner.

<sup>11</sup> Inntektsprognosen for 2019 tar hensyn til en forsinkelse på tre måneder av oppstart innkreving for de nye bomstasjonene i Oslo og Bergen, <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/Pressemeldingsarkiv/Region+%C3%B8st/Oslo/de-nye-bomstasjoner-i-oslo-og-bergen-blir-forsinket>.

<sup>12</sup> Totale passeringsinntekter dividert på antall passeringer.

Gjennomsnittlig inntekt per passering (kr)	Antall bompengeprosjekter <sup>7</sup>			
	2014	2015	2016	2017
0 – 20	25	21	24	23
20 – 40	20	19	19	19
40 – 60	6	6	8	7
60 – 80	9	7	6	6
≥ 80	3	4	3	3

Tabell 13 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering for perioden 2014–2017. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2017).

Gjennomsnittlig inntekt per passering har gått ned årlig i perioden 2013–2016, før den økte i 2017. En årsak til nedgangen er et økt antall fritakspasseringer, i hovedsak elbilpasseringer, i denne perioden. En annen årsak er at andelen passeringer i prosjekter som har lave takster har økt.

Tabell 14 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Prosjektene som er definert som bomringer er listet i kapittel 2.2.1. På samme måte som for antall passeringer, er det forventet at i 2018 og 2019 vil en større andel av inntektene komme fra bomringer på grunn av oppstart innkreving i flere bypakker disse to årene.

År	Bomringer / Bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Passeringsinntekter (mill. kr)	Andel av totale passeringsinntekter	Passeringsinntekter (mill. kr)	Andel av totale passeringsinntekter	Passeringsinntekter (mill. kr)	Andel av totale passeringsinntekter
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 %

Tabell 14 – Fordeling av passeringsinntekter i bomringer/bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2017. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2017).

Figur 6 viser hvordan passeringsinntektene i bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter var fordelt på Statens vegvesens regioner. Om lag halvparten av inntektene i bypakker og riksvegprosjekter var i region øst, mens over 40 prosent av inntektene fra fylkesvegprosjekter var i region vest.



Region	Bypakker	Fylkesveg- prosjekter	Riksveg- prosjekter	Totalsum
Midt	11 %	31 %	10 %	12 %
Nord	4 %	12 %	5 %	5 %
Sør	8 %	0 %	26 %	13 %
Vest	25 %	42 %	9 %	21 %
Øst	52 %	15 %	50 %	48 %
<b>Totalsum</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Figur 6 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2017 for bypakker, fylkes- og riksvegprosjekt er fordelt på de ulike regionene, i tillegg til hvordan de totale passeringsinntektene er fordelt på regionene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2017).

Figur 7 viser hvordan passeringsinntektene i 2017 i de ulike regionene fordelte seg på bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter. I alle regioner, med unntak av region sør, er rundt halvparten eller mer enn halvparten av inntektene fra bypakker. I region sør er den største andelen inntekter tilknyttet riksvegprosjekter.

Kategori	Midt	Nord	Sør	Vest	Øst	Totalsum
Bypakker	52 %	48 %	34 %	69 %	62 %	58 %
Fylkesvegprosjekter	21 %	18 %	0 %	16 %	3 %	8 %
Riksvegprosjekter	28 %	34 %	66 %	15 %	36 %	34 %
<b>Totalsum</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>

Figur 7 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i regionene fordelte seg på bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter, i tillegg til hvordan de totale passeringsinntektene fordelte seg på disse kategoriene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2017).

Figur 6 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom de ulike regionene, mens Figur 8 illustrerer inntektsfordelingen mellom fylkene<sup>13</sup>. Den fylkesvise fordelingen er kun tilnærmet riktig ettersom enkelte prosjekter går over fylkesgrenser. Man ser uansett at det er mest inntekter i Oslo-området, etterfulgt av Hordaland, Sør-Trøndelag og Rogaland. I 2017 var det bompengeneinnkreving i alle fylker, med unntak av Finnmark.

<sup>13</sup> Denne fordelingen tar ikke hensyn til sammenslåing av fylker.



Figur 8 – Illustrasjon av hvordan passeringssinntektene for 2017 fordelte seg per fylke. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2017).

## 2.4 Driftskostnader

Driftskostnadene rapportert fra bompengeselskapene er delt opp i lønnskostnader, administrasjonskostnader (regnskapsførsel, innleide tjenester til administrasjon, revisjonskostnader, kontorkostnader, møtekostnader og tilsvarende), innkreivingskostnader (innkjøpte driftstjenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utstederkostnader og tilsvarende), tap på krav og andre driftskostnader. I tillegg rapporterer selskapene på avskrivninger på innkreivingsutstyret. Det varierer mellom selskapene om de fører avskrivninger på innkreivingsutstyret i sine regnskap, og over hvor lang tid de avskriver dette. Ved en sammenligning av driftskostnadene mellom prosjektene er derfor ikke avskrivninger tatt med for å få et mest mulig likt sammenligningsgrunnlag.

I 2017 var det 63 bompengeprosjekter som hadde innkreivning av bompenger, og 58 av disse hadde innkreivning hele året. Driftskostnadene i 2017 for bompengeselskapene som hadde innkreivning var 767 millioner kroner uten avskrivninger og 819 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 15 viser utviklingen fra 2013–2017 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 16 viser sum for driftskostnadene eksklusiv og inklusiv avskrivninger på innkreivingsutstyret.

1 000 kr (løpende)					
År	Lønns- og adm.-kostnader	Innkrevingskostnader	Tap på krav	Andre driftskostnader	Avskrivninger på innkrevingsutstyret
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 <sup>14</sup>
2017	128 350	515 853	90 122	32 938	52 015
Utvikling 2013-2017					

Tabell 15 – Oversikt over de ulike postene for driftskostnader og utvikling for disse postene for årene 2013–2017. Oppgitt i løpende kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2017).

1 000 kr (løpende)		
År	Sum driftskostnader ekskl. avskrivninger	Sum driftskostnader inkl. avskrivninger
2013	742 480	852 409
2014	693 025	765 577
2015	760 966	918 984
2016	749 338	802 938
2017	767 263	819 278
Utvikling 2013-2017		

Tabell 16 – Oversikt og utvikling over totale driftskostnader med og uten avskrivninger på innkrevingsutstyret for årene 2013–2017. Oppgitt i løpende kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2017).

Totalt har driftskostnadene økt med 16 millioner kroner sammenlignet med 2016. Driftskostnadene hadde en sterk reduksjon i 2014 i forhold til 2013, før de økte i 2015, og de deretter sank betydelig i 2016. Hvis man tar hensyn til prisstigning, er driftskostnadene i 2016 og 2017 omtrent på samme nivå.

Lønns- og administrasjonskostnader har vært på omtrent samme nivå i perioden 2014–2017. Innkrevingskostnadene har økt årlig i perioden 2013–2016, før de fikk en reduksjon i 2017. Økningen i innkrevingskostnader må ses i sammenheng med den årlige økningen i antall bomstasjoner i denne perioden og dermed også antall passeringer. Posten andre kostnader har variert noe i perioden 2013–2017, og er noe høyere i 2017 enn i 2016. Det er kun et fåtall bompengeprojekter som har ført kostnader på denne posten.

Tap på krav er noe høyere i 2017 enn de foregående årene. I 2017 utgjorde tap på krav om lag 11 prosent av de totale driftskostnadene, som er noe høyere enn i 2016, da det var på 9 prosent. Hvis man ekskluderer avskrivninger på innkrevingsutstyret, var denne andelen 12 prosent, og til sammenligning 10 prosent i 2016. I 2015 var disse andelenene henholdsvis 9 og 11 prosent, mens de var 9 og 10 prosent i 2014, og 15 og 17 prosent i 2013. Andelen

<sup>14</sup> Totale kostnader for avskrivninger på innkrevingsutstyret for 2016 er korrigert sammenlignet med tidligere tilsvarende rapporter. Årsaken til dette er en feilføring av avskrivningene for et bompengeprojekt i 2016. Alle tall som inkluderer avskrivninger er derfor korrigert for 2016. Dette inkluderer totalresultater for driftskostnad per passering og driftskostnader som andel av bompenginntekter, se henholdsvis kapittel 2.4.1 og 2.4.2.

tap på krav av passeringsinntektene var om lag 0,9 prosent, mens den var 0,8 prosent i 2016. Denne andelen var 0,9 i 2015, 0,8 i 2014 og 1,4 prosent i 2013. Tap på krav er tett knyttet til regnskapsføringen i de ulike selskapene, og dette gir utfordringer med sammenligning fra år til år og mellom selskapene. Enkelte selskaper har også gjort endringer i sin regnskapsføring knyttet til tap på krav i løpet av perioden 2013–2017.

Det er kun en liten forskjell mellom 2016 og 2017 for avskrivningene på innkrevingsutstyret. Det var en kraftig reduksjon av denne posten fra 2015 til 2016 på grunn av nedskrivningene av kostnadene tilknyttet avslutning av AutoPASS Grindgut-prosjektet i 2015. Etter at avtalen med IBM for å utvikle et nytt sentralsystem ble hevet, ble bompengeselskapene i 2015 anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive<sup>15</sup> aktiverte kostnader tilknyttet AutoPASS Grindgut. Dette har ført til store økninger i avskrivninger for enkelte bompengeselskaper dette året.

Hvis man ser bort fra avskrivninger, var driftskostnadene om lag 2,4 prosent høyere i 2017 enn i 2016, uten at det er tatt hensyn til prisstigning. Det har samtidig vært en økning i både inntekter og antall passeringer. Kostnadsposten innkrevingskostnader, som utgjør mer enn 60 prosent av driftskostnadene, hadde en reduksjon i 2017, og det samme hadde posten avskrivninger på innkrevingsutstyret. De resterende kostnadspostene hadde en økning.

#### 2.4.1 Driftskostnader per passering

Tabell 17 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad per passering i perioden 2002–2017. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på innkrevingsutstyret, og tall for perioden 2012–2017 er beregnet fra alle bompengeprojekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er omregnet til 2017-kroner.

---

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

År	Antall selskaper/prosjekter	Antall passeringer	Gjennomsnittlig driftskostnad per passering (2017-kr) (inkludert avskrivning på innkreivingsutstyret)
2002	40	228 253 751	2,47
2003	44	239 228 664	2,32
2004	45	267 340 239	2,20
2005	46	295 014 338	2,06
2006	46	275 086 307	2,25
2007	44	292 622 441	2,08
2008	43	319 573 951	2,13
2009	43	368 959 067	2,30
2010	50	418 545 821	2,19
2011	46	441 716 062	2,09
2012	49	464 131 890	1,93
2013	50	474 403 470	1,98
2014	52	510 471 787	1,62
2015	50	591 119 426	1,64
2016	53	638 229 001	1,28
2017	63	654 971 217	1,25

Tabell 17 – Oversikt over antall passeringer i perioden 2002–2017 og driftskostnad per passering, oppgitt i 2017-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) og oppfølgings skjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012–2017).

Driftskostnad per passering for alle bompengeprosjekter med innkreving var 1,25 kr i 2017. Dette er en reduksjon på tre øre sammenlignet med 2016, omregnet til 2017-kroner. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprosjekter som var i drift hele året, var driftskostnad per passering det samme som for alle prosjekter i drift. Dette var også tilfelle i 2015, mens i 2016 var det en forskjell på ett øre. Tidligere år var det vanlig at det var noen ører forskjell ved å se på alle prosjekter sammenlignet med prosjekter som kun var i drift hele året. Årsaken til dette er at det er tilknyttet ekstra kostnader ved oppstart og avvikling av bompengeinnkreving. Ved å ha færre og større bompengeselskap enn tidligere, og dermed flere stordriftsfordeler, kan man forvente at disse forskjellene vil minke. Man vil heller ikke i fremtiden ha opprettelse og avvikling av bompengeselskap for hvert enkelt bompengeprojekt ettersom prosjektene vil tilhøre de fem regionale bompengeselskapene.

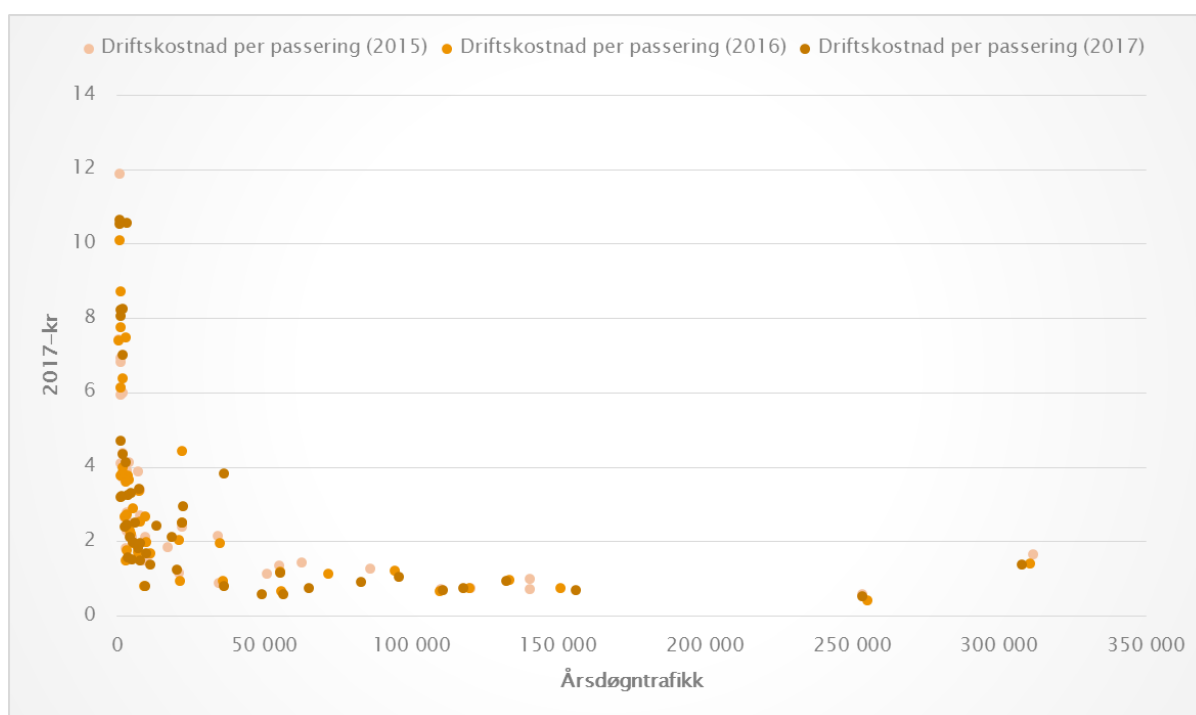
Hvis man beregner driftskostnad per passering uten avskrivninger, får man 1,17 kroner for alle prosjektene med innkreving. I 2014, 2015 og 2016 var driftskostnad per passering uten avskrivninger for alle prosjekter med innkreving henholdsvis 1,47, 1,36 og 1,19 kroner, omregnet til 2017-kroner.

Hvis man ser på kostnadspostene knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader, og ser bort fra tap på krav og avskrivninger, var kostnad per passering 1,03 kroner. Tilsvarende tall var 1,20 og 1,08 kroner i henholdsvis 2015 og 2016, omregnet til 2017-kroner.

Som sett i Tabell 8 skjer de fleste passeringene i bomringer og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bomringer, riksveg- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad per passering. For bomringene var driftskostnadene per passering 0,92 kroner, for riksvegprosjekter 1,44 kroner og for fylkesvegprosjekter 3,06 kroner. For riksveg- og fylkesvegprosjekter samlet var dette 1,64

kroner. Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og er også de prosjektene som har lavest årsdøgntrafikk. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årsdøgntrafikk, og det er også her driftskostnadene per passering er lavest.

Figur 9 viser sammenhengen mellom driftskostnad per passering, eksklusiv avskrivninger, og årsdøgntrafikk i perioden 2015–2017. For å sikre at tall er sammenlignbare er kun prosjekter med innkreving hele året inkludert. I tillegg er kun automatiske bompengeanlegg 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 2017 var det tre prosjekter som hadde driftskostnad per passering over ti kroner.



Figur 9 – Sammenheng mellom driftskostnad per passering (eksklusiv avskrivninger) og årsdøgntrafikk for bompengeprojekter med automatiske bompengeanlegg som var i drift hele året, for årene 2015, 2016 og 2017, oppgitt i 2017-kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema fra bompengeselskapene for perioden 2015–2017).

Kostnader for leie av sentralsystemet for alle bompengeprojekter som bruker AutoPASS-systemet til innkreving, CS Norge, utgjorde 16 prosent av innkreivingskostnadene i 2017 og var på totalt 84 millioner kroner. Dette var noe lavere enn i 2016, da totalkostnaden var på 91 millioner kroner og andelen var på 17 prosent av innkreivingskostnadene. Fordelingen av kostnadene for CS Norge har siden 1. november 2014 blitt gjort ved å bruke antall passeringer som fordelingsnøkkel. Tidligere ble kostnadene per bompengeprojekt beregnet ut fra fem kategorier basert på ÅDT. For enkelte bompengeprojekter, spesielt de med veldig lav ÅDT, gjorde en slik løsning at CS Norge-kostnader utgjorde en større andel av driftskostnadene enn hos prosjekter med høyere ÅDT som befant seg i samme kategori. For

enkelte prosjekter har derfor endringen av kostnadsfordeling hatt et utslag på driftskostnadene.

Tabell 18 viser ÅDT-kategorier og kostnad per passering for prosjekter med AutoPASS for perioden 2014–2017. Man ser her at andelen prosjekter som har en driftskostnad på under 2 kroner per passering har økt hvert år i denne tidsperioden, samtidig som andelen som har en kostnad over 4 kroner er redusert frem til 2016, og er på omtrent samme nivå i 2017 som i 2016. I 2017 hadde 79 prosent av prosjektene under 4 kroner per passering, mens dette var henholdsvis 80, 76 og 64 prosent i 2016, 2015 og 2014. Driftskostnadene for 2014–2016 er omregnet til 2017-kroner ved denne sammenligningen.

		Årsdøgntrafikk					Sum	Andel
		0 - 2000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000		
<b>2014 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter</b>	< 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 %
<b>2015 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter</b>	< 2 kr	0	1	2	4	10	17	40 %
	2 – 4 kr	1	7	5	2	0	15	36 %
	4 – 10 kr	8	1	0	0	0	9	21 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
<b>2016 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter</b>	< 2 kr	0	2	4	4	10	20	45 %
	2 – 4 kr	2	7	4	2	0	15	34 %
	4 – 10 kr	6	1	0	1	0	8	18 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
<b>2017 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter</b>	< 2 kr	0	2	5	4	11	22	47 %
	2 – 4 kr	2	5	3	5	0	15	32 %
	4 – 10 kr	6	1	0	0	0	7	15 %
	≥ 10 kr	2	1	0	0	0	3	6 %

Tabell 18 – Oversikt over hvordan prosjektenes driftskostnad per passering fordeler seg i ulike ÅDT-kategorier. Driftskostnad per passering er eksklusiv avskrivninger og oppgitt i 2017-kroner. Kun prosjekter med automatiske bompengeanlegg med innkreving hele året er inkludert. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2014–2017).

#### 2.4.2 Driftskostnader som andel av bompengeinntekter

Tabell 19 viser en oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene i perioden 2002–2017, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av bompengeinntekter var i 2017 på 7,9 prosent.

År	Antall bompengeselskaper /-prosjekter	Bompengeinntekter (1000 kr)	Driftskostnader (1000 kr)	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter (prosent) (inkludert avskrivning på innkrevingsutstyret)
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

Tabell 19 – Oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene, inkludert avskrivninger, i perioden 2002–2017. Tallene er oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013)* og oppfølgingsskjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012–2017).

Ved å se på driftskostnadene uten avskrivninger var driftskostnadene som andel av bompengeinntektene 7,4 prosent. I 2015 og 2016 var dette på henholdsvis 8,2 og 7,6 prosent.

Hvis man ser på utvikling av dette nøkkeltallet for de enkelte prosjektene, finner man at det har vært en nedgang for 36 av prosjektene fra 2016 til 2017, mens 20 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 40 prosjekter, mens 16 har hatt en reduksjon. Hvis man kun inkluderer prosjekter med innkreving hele året i både 2016 og 2017, har 54 prosent av prosjektene hatt en nedgang i nøkkeltallet driftskostnader som andel av bompengeinntekter og samtidig en økning i passeringsinntektene sammenlignet med 2016, mens 15 prosent av prosjektene har hatt en økning av dette nøkkeltallet og samtidig en reduksjon i passeringsinntektene.

### 2.4.3 Styrehonorarer

Styrehonorarene i bompengeselskapene i 2017 var totalt på 6,1 millioner kroner, som utgjorde 0,74 prosent av de totale driftskostnadene. Dette inkluderer også bompengeselskaper med bompengeprojekter som var vedtatt ved utgangen av 2017, men som enda ikke hadde startet innkreving. Dette er økning på om lag 0,5 millioner kroner sammenlignet med 2016, og andelen av de totale driftskostnadene er også noe høyere. Gjennomsnittlig antall styremedlemmer var 4,2 (inkludert styreleder).

I forbindelse med omorganiseringen av bompengesektoren og opprettelsen av regionale bompengeselskaper, vil det ikke lenger være mange små bompengeselskaper som



administrerer enkelte prosjekter, og dette vil også påvirke de samlede styrehonorarene. Disse endringene vil være fra og med 2018.

## 2.5 Låne- og innskuddsforvaltning

### 2.5.1 Lånegjeld og finanskostnader

Ved utgangen av 2017 var det 59 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkrevning, eller det var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var 55,9 milliarder kroner, som er en økning på 3,9 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 20 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002–2017, og i tillegg Figur 11 som også viser denne utviklingen.

I perioden 2002–2017 har den gjennomsnittlige økningen i bompengeselskapenes lån per år vært på om lag 3 milliarder kroner. Hvis man ser kun på perioden 2008–2017, som samsvarer med en periode med stor inntektsøkning per år, er gjennomsnittlig økning per år om lag 5 milliarder kroner.

År	Antall prosjekter/selskap	Lånegjeld per 31.12 (1000 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

Tabell 20 – Utvikling i lånegjeld, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) for 2002–2011, oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012–2017*).

Totale finanskostnader i 2017 utgjorde 1 284 millioner kroner, mens finansinntektene var på 79 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1 205 millioner kroner, som er en økning på 12 millioner kroner sammenlignet med 2016. Se Tabell 21 for en oversikt over finanskostnader og -inntekter i perioden 2002–2017.

År	Antall prosjekter/selskap	Finanskostnader (1000 kr, løpende)	Antall prosjekter/selskap	Finansinntekter (1000 kr, løpende)	Netto finanskostnader (1000 kr, løpende)
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

Tabell 21 – Utvikling i finanskostnader og –inntekter, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) for 2002–2011, regnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2017*).

## 2.5.2 Rentevilkår

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

Rentevilkår per 31.12.2017 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 30, hvor det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til prosjektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte prosjektene fordeler sin låneportefølje på flere lån, er oppgitt rente vektet ut fra størrelsen på de enkelte lånene tilknyttet prosjektet.

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapene per 31.12.2017 var 1,73 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de prosjektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 2,74 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike prosjektene, var gjennomsnittlig lånerente 1,71 prosent, og 2,85 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2013–2017 er gitt i Tabell 22 og Tabell 23.

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

Tabell 22 – Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013–2017).

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

Tabell 23 – Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013–2017).

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2013–2017 er oppgitt i Tabell 24. Man ser her at gjennomsnittlig rente både med og uten sikringer har gått ned sammenlignet med 2016, og er i tillegg på laveste nivå sammenlignet med alle år i hele denne perioden.

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 %

Tabell 24 – Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013–2017. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013–2017).

De ulike bompengeselskapene bruker en kombinasjon av interne ressurser og ekstern bistand for å ivareta finansforvaltningen. 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 5,1 milliarder kroner i bankinnskudd per 31.12.2017. Dette er en reduksjon på om lag 0,5 milliarder kroner sammenlignet med 2016. Tabell 25 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2002–2017.

År	Antall prosjekter/selskap	Sum innskudd per 31.12 (1000 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

Tabell 25 – Utvikling i innskudd, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013)* for 2002–2010, oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2011–2017).

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 0,97 prosent per 31.12.2017, mens renten var 1,12 prosent ett år tidligere. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 0,99 prosent, mens denne var 1,36 prosent ved utgangen av 2016.

Tabell 26 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2013–2017. Tabell 27 viser en oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2013–2017.

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 %

Tabell 26 – Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013–2017. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2017).

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

Tabell 27 – Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2017).

Bompengeselskapenes finansinntekter for perioden 2002–2017 er oppgitt i Tabell 21.

## 2.6 Status på innkrevningstid

I 2017 ble bompengeneinnkrevningen avsluttet for E39 Øysand – Thamshamn, E16 Kløfta – Nybakk og forhåndsinnkreving for fv 659 Nordøyvegen. En kort beskrivelse av innkrevingsperioden for disse prosjektene:

- E39 Øysand – Thamshamn i Sør-Trøndelag: Prosjektet ble gjennomført etter en OPS-modell. Bompengeneinnkrevningen startet i 2002, og ble avsluttet i 2017, noen måneder før forutsatt bompengeperiode på 15 år, jf. St.prp. nr. 83 (2000–2001) og Innst. S. nr. 298 (2000–2001).
- E16 Kløfta – Nybakk i Akershus: Bompengeneinnkrevningen startet i 2007 og ble avsluttet i 2017, som var om lag fem år før forutsatt avslutningstidspunkt, jf. St.prp. nr. 47 (2003–2004) og Innst. S. nr. 168 (2003–2004)
- Fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal (forhåndsinnkreving): Forhåndsinnkreving i ferjesambandene Skjelten – Haramsøya – Lepsøya og Brattvåg – Harøya – Fjørtofta startet i 2014 og ble avsluttet i 2017, for å finansiere planlegging og prosjektering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen, jf. Prop. 1 S (2011–2012). Finansiering av dette prosjektet ble vedtatt i 2017, jf. Prop. 140 S (2016–2017) og Innst. 468 S (2016–2017).

Tabell 31 viser nedbetalingstidspunkt som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet nedbetalingstidspunkt i henhold til prosjektenes status i 2018.

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

- E16 Kongsvinger – Slomarka: Forutsatt innkrevningstid for prosjektet er 15 år, og overholdelse av dette ser nå ut til å være utfordrende. Årsaken til dette er at det i mars 2017 ble innført en prøveordning med halv takst i bomstasjonene på sidevegene. Hvis denne prøveordningen opprettholdes er vurderingen per i dag at nedbetalingstiden vil forlenges med 3–4 år.
- E6 Ringebru – Otta, strekningen Frya – Sjoa: Bompengeneinnkrevningen startet i desember 2016, med en forutsatt innkrevningstid på 15 år. Siden oppstarten har trafikken vært vesentlig lavere enn forutsatt i Prop 51 S (2012–2013). Bompengeselskapet anser det som utfordrende å kunne nedbetale prosjektet innen 15 år. I tillegg til lavere trafikk enn forutsatt skyldes dette også betydelig forskuttering av statlige midler i prosjektets utbyggingsfase og utsatt oppstart av innkreving på etappe to med ytterligere to bomstasjoner på strekningen.
- Fv 544 Halsnøysambandet: I dag vurderer bompengeselskapet det som usikkert om bompengeneinnkrevningen kan avsluttes som forutsatt i 2023. Økonomien er relativt følsom for endringer, og dette er et prosjekt som har hatt en kraftig økning i antall passeringer med elbil de siste årene. I 2017 var andelen som passerte bomstasjonen med elbil på 26 prosent.

- Fv 71 Sykkylvsbrua: Bompengeneinnkrevingen pågikk om lag to år lenger enn forutsatt, og ble avvirket 31. januar 2018.
- Rv 7/rv 13 Hardangerbrua: Anslag for nedbetaling av prosjektet er to år etter forutsatt tidspunkt i St. prp. nr. 2 (2005–2006), som rapportert tidligere. Trafikken har økt årlig siden oppstart av etterskuddsinnkrevingen, men den er fortsatt lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen. Det har samtidig vært en årlig økning i inntektene, likevel om det samtidig også har vært en økning i antall passeringer med elbiler. Det kan bli nødvendig å søke om forlenging av bompengeperioden hvis inntektsgrunnlaget ikke bedrer seg ytterligere.
- Fv 34 Grime – Vesleelva: Situasjonen for nedbetaling for dette prosjektet er forbedret sammenlignet med tidligere, hvor det har vært stor usikkerhet. Trafikken er fortsatt lavere enn forutsatt i Prop. 103 S (2010–2011), men prosjektet har en lav lånerente og har hatt en årlig reduksjon i driftskostnadene, og prognosen er nå at prosjektet nedbetales som forutsatt.
- Fv 33 Skreifjella – Totenvika: Prosjektet startet innkreving i desember 2016, og økte kostnader og lavere trafikk enn forutsatt gjør at nedbetalingstiden av prosjektet er per i dag noe dårligere enn forutsatt, på 15 år. Inntektsutviklingen blir fulgt nøye for å vurdere eventuelle korrigerende tiltak ved behov.
- Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør: Innkrevingen startet i juli 2017, og i månedene med innkreving dette året var trafikken lavere enn forutsatt i Prop. 50 S (2012–2013). Prosjektet har utfordringer med trafikklekkasje på sideveger, og det skal gjøres ytterligere tiltak på de to lokale omkjøringsvegene som er omtalt i Prop. 50 S (2012–2013).
- Fv 519 Finnfast: Anslag for nedbetalingstidspunkt er endret til 2029, og dette er om lag fem år senere enn tidligere års anslag. Det vil si at anslaget er nå samme år som forutsatt nedbetalingstidspunkt, jf. St.prp. nr. 38 (2005–2006). Årsaken til dette er utviklingen i antall passeringer med elbiler. Likevel om prosjektet har hatt en økning i antall passeringer siden oppstart, så har de årlige inntektene gått ned siden 2014.

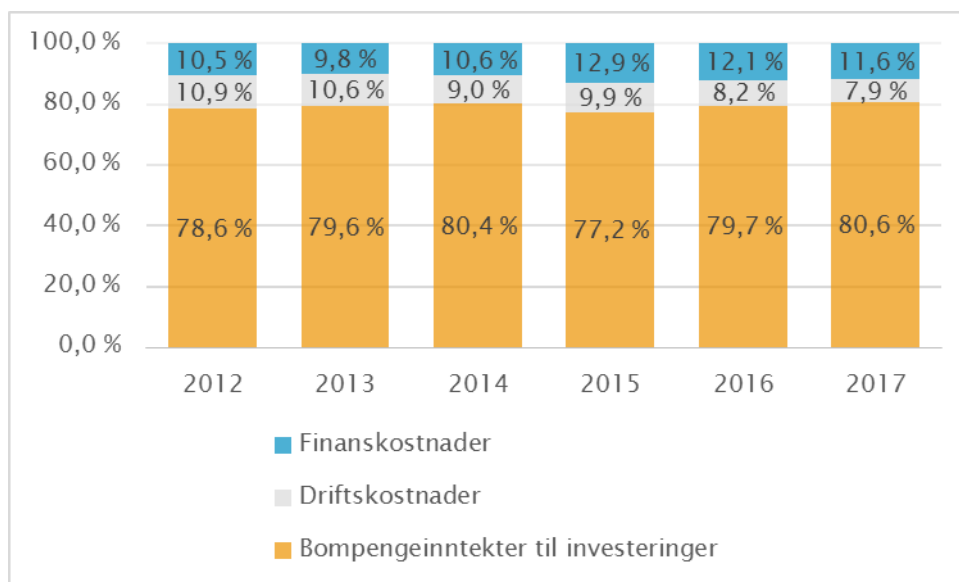
Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser fra 2018, avslutte bompengeneinnkrevingen i henhold til vedtatte avslutningstidspunkt eller tidligere, se Tabell 31.

## 2.7 Lokal drivstoffavgift

Det eneste prosjektet med innkreving av lokal drivstoffavgift er Tromsøpakke 3. Denne ordningen er forlenget frem til 31. juli 2019 eller frem til den eventuelt blir avløst av en bymiljøavtale som omfatter brukerfinansiering, jf. Prop. 126 S (2015–2016) og Innst. 406 S (2015–2016). I 2017 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til formålet for prosjektet 34,3 millioner kroner.

### 3 Vurdering av resultatene

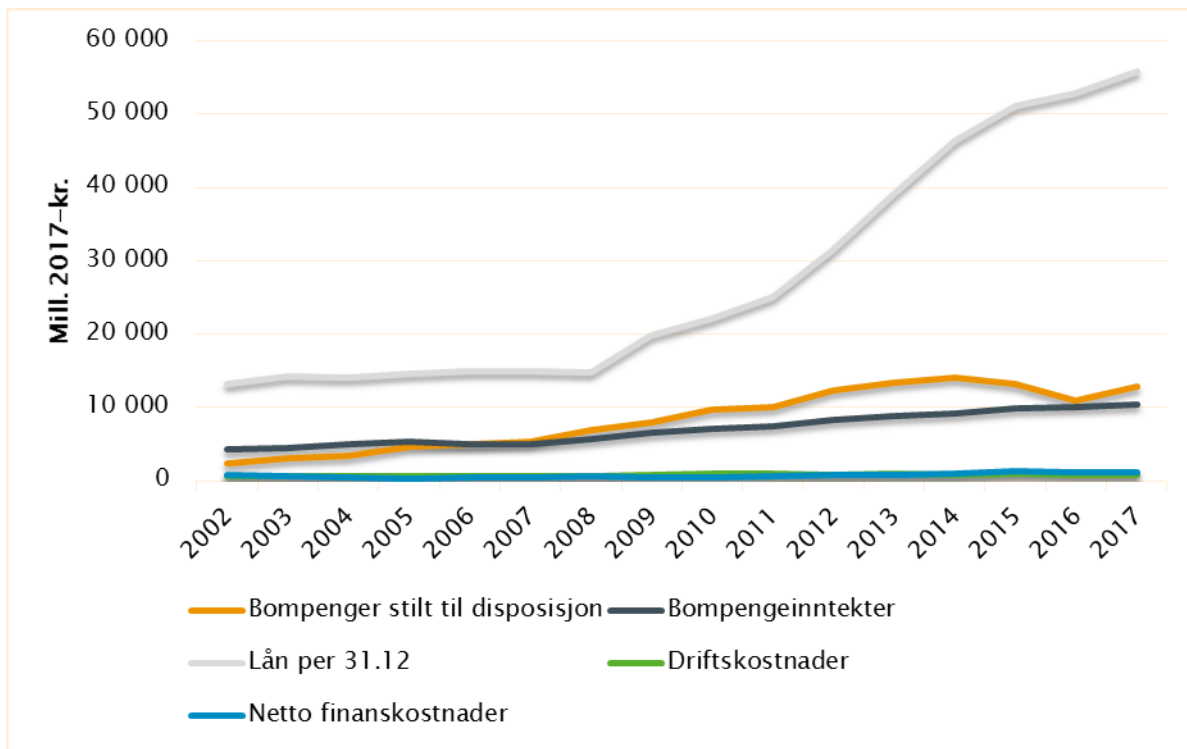
I 2017 gikk 7,9 prosent av bompengeneinntektene til driftskostnader og 11,6 prosent til finanskostnader<sup>16</sup>. Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving i 2017. Enkelte bompengeprojekter som enda ikke hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og –inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium. De resterende 80,6 prosent gikk til investeringer. Se Figur 10 for en sammenligning med tilsvarende fordeling i perioden 2012–2016.



Figur 10 – Oversikt over andel av bompengeneinntektene som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2012–2017. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012–2017).

Siden 2008 har det vært en årlig økning i bompengeneinntekter og bompengeselskapenes samlede lån, og denne trenden fortsetter også i 2017. Finanskostnadene har økt jevnlig siden 2009, men har vært stabil i perioden 2015–2017. Driftskostnadene har variert noe fra år til år de siste ti årene, og er omtrent på samme nivå i 2016 og 2017. Figur 11 viser utviklingen av bompengeselskapenes låneportefølje, bompenger stilt til disposisjon for riksveg og fylkesveg, bompengeneinntekter, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002–2017. Siden 2007 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompengeneinntektene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengeneinnkrevingen. Det har vært en reduksjon i disse midlene i 2015 og 2016, og en økning i 2017. Prognosen viser en ytterligere økning i 2018, mens anslaget for 2019 viser en betydelig reduksjon, jf. Prop. 1 S (2018–2019). Samtidig viser prognosene for bompengeneinntekter at disse vil øke i 2018 og 2019.

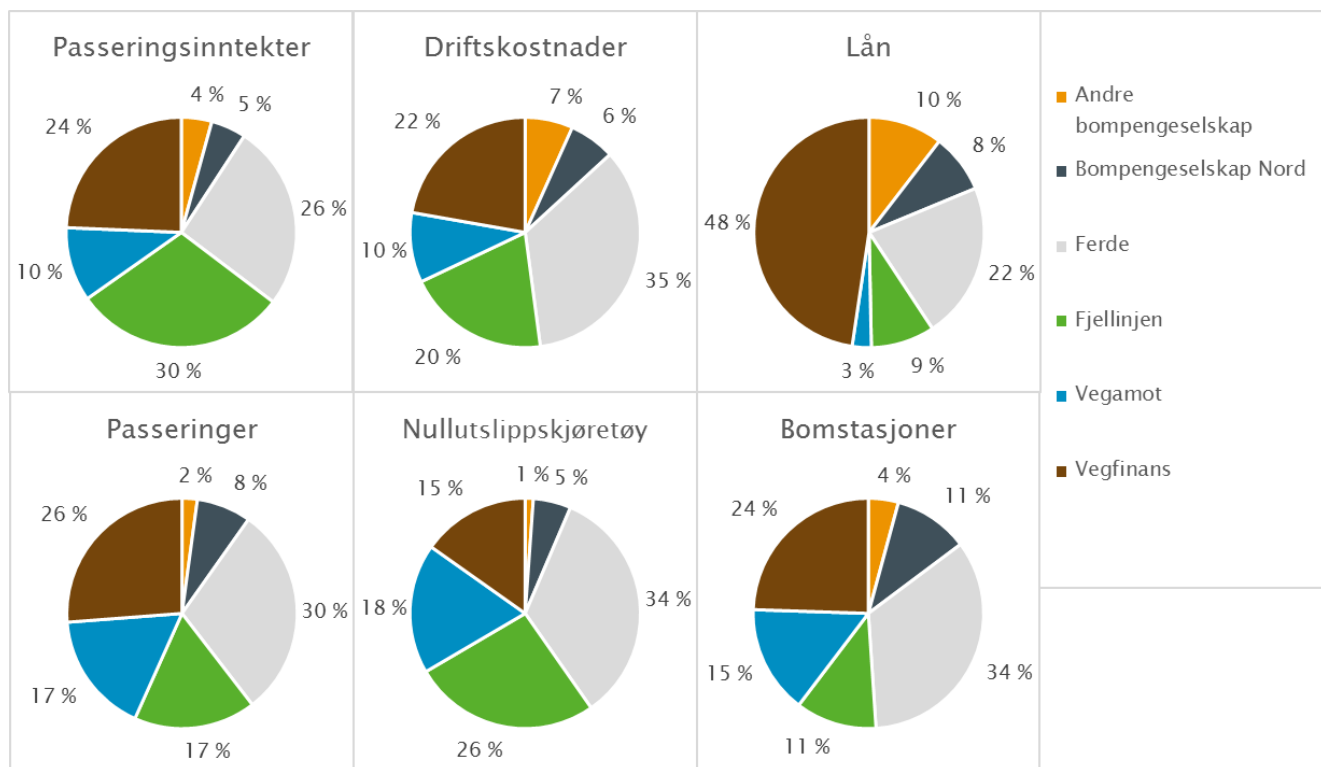
<sup>16</sup> Netto finanskostnader



Figur 11 – Utvikling i bompengeselskapenes låneportefølje, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), bompengeinntekter, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002–2017, oppgitt i millioner 2017-kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016–2017), Prop. 1 S (2018–2019)).

Figur 12 viser hvordan passeringsinntekter, driftskostnader, lån, antall passeringer, antall passeringer med nullutslippsbiler og antall bomstasjoner er fordelt mellom de ulike regionale bompengeselskapene. Her er det tatt utgangspunkt i bompengeprosjekter som var lagt inn de regionale bompengeselskapene ved utgangen av 2018. Enkelte prosjekter var ved dette tidspunktet uavhengig av disse. Fjellinjen hadde den største andelen av passeringsinntektene, mens Ferde hadde flest passeringer. Det var også Ferde som hadde flest bomstasjoner. Vegfinans hadde omtrent halvparten av den totale låneporteføljen. Årsaken til dette er at det er flere store vegprosjekter med etterskuddsinnkreving som tilhører Vegfinans, og hvor det derfor er store låneopptak tilknyttet disse. Vegamot, som har kun en liten andel av den totale låneporteføljen, har få prosjekter med store låneopptak, i tillegg til at det er flere pakker med parallellinnkreving som ikke har lån eller kun har små lån.





Figur 12 – Fordeling av passeringsinntekter, driftskostnader, total låneportefølje, antall passeringer, antall passeringer med nullutslippskjøretøy og antall bomstasjoner mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskap som står utenfor de regionale selskapene. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene i 2017).

## 4 Vedlegg

### 4.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 28 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2017, fylker prosjektene tilhører, og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Fylke	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompenginnkreving
Askøypakken	Hordaland	4	
Bergensprogrammet	Hordaland	14	
Bypakke Bodø	Nordland	6	
Bypakke Grenland	Telemark	13	
Bømlopakken	Hordaland	1	1
E134 Stordalstunnelen	Hordaland	1	
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	Møre og Romsdal	4	
E16 Fønhus - Bagn, E16 Bagn - Bjørgo	Oppland	1	
E16 Kløfta - Nybakk	Akershus	2	
E16 Kongsvinger - Slomarka	Hedmark	3	
E18 Aust-Agderpakken	Aust-Agder	3	
E18 Gulli – Langangen (E18 Langåker – Bommestad, E18 Sky – Langangen, E18 Gulli – Langåker)	Vestfold	6	
E39 Rogfast	Rogaland	0	1
E39 Øysand - Thamshamn	Sør-Trøndelag	4	
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Østfold	2	
E6 Gardermoen – Kolomoen (Hovinmoen - Dal og Skaberud – Kolomoen, Dal- Minnesund og Skaberudkrysset, E6 Minnesund - Skaberud)	Akershus/Hedmark	6	
E6 Hålogalandsbrua	Nordland	1	
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Nordland	2	
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Nordland	3	
E6 Ringebu – Otta (strekningen Frya – Sjoa)	Oppland	6	
E6 Trondheim - Stjørdal	Sør-Trøndelag	3	
E6 Øyer - Tretten	Oppland	2	
E6/E18 Østfoldpakka	Østfold	10	
Fosenpakken	Sør-Trøndelag	1	2
Fv 107 Jondalstunnelen	Hordaland	1	
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Østfold	2	
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	Nordland	1	
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	Oppland	2	
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	Oppland	1	
Fv 34 Grime - Vesleelva	Oppland	1	
Fv 45 Gjesdal	Rogaland	1	
Fv 47 T-forbindelsen	Rogaland	1	
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	Hordaland	0	1
Fv 519 Finnfast	Rogaland	1	
Fv 544 Halsnøysambandet	Hordaland	1	

Bompengeprosjekt	Fylke	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving
Fv 546 Austevollsbrua	Hordaland	0	2
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	Møre og Romsdal	1	
Fv 659 Nordøyvegen (forhåndsinnkreving)	Møre og Romsdal	0	2
Fv 71 Sykkylvsbrua	Møre og Romsdal	1	
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Sør-Trøndelag	2	
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Nordland	3	
Fv 858 Ryaforbindingen	Troms	1	
Førdepakken	Sogn og Fjordane	5	
Haugalandspakken	Rogaland	13	
Kvammapakken	Hordaland	2	
Listerpakken	Vest-Agder	3	
Miljøpakke Trondheim	Sør-Trøndelag	22	
Namdalsprosjektet	Nord-Trøndelag	4	
Nord-Jærenpakken	Rogaland	22	
Oslopakke 3	Oslo/Akershus	27	
Rv 19 Kirkebakken - Re grense	Vestfold	1	
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	Oppland	2	
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Buskerud	1	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Hordaland	1	
Rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)	Nordland	1	
Rv 80 Røvika - Strømsnes	Nordland	1	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Vest-Agder	5	
Vegpakke Harstad	Troms	7	
Vossapakke	Hordaland	2	
<b>Totalt antall bomstasjoner og ferjestrekninger</b>		<b>237</b>	<b>9</b>

## 4.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 29 – Bompengeprosjekter som var vedtatt per 31.12.2017, men som enda ikke hadde startet innkreving ved dette tidspunktet, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Merknad
Bypakke Bergen	29	<a href="#">Prop. 11 S (2017-2018), Innst. 90 S (2017-2018)</a>	Inkludert eksisterende bomstasjoner
Bypakke Nedre Glomma	6	<a href="#">Prop. 50 S (2014-2015), Innst. 169 S (2014-2015)</a>	
Bypakke Nord-Jæren	38	<a href="#">Prop. 47 S (2016-2017), Innst. 214 S (2016-2017)</a>	Startet innkreving 1. oktober 2018
E134 Damåsen - Saggrenda	4	<a href="#">Prop. 49 S (2014-2015), Innst. 168 S (2014-2015)</a>	
E16 Bagn - Bjørgo	2	<a href="#">Prop. 140 S (2014-2015), Innst. 29 S (2015-2016)</a>	
E16 Bjørum - Skaret	4	<a href="#">Prop. 46 S (2016-2017), Innst. 215 S (2016-2017)</a>	
E18 Bommestad – Sky	1	<a href="#">Prop. 123 S (2012-2013), Innst. 349 S (2012-2013)</a>	Startet innkreving 9. mai 2018
E18 Rugtvedt - Dørdal	1	<a href="#">Prop. 128 S (2015-2016), Innst. 404 S (2015-2016)</a>	
E18 Tvedestrand - Arendal	2	<a href="#">Prop. 86 S (2015-2016), Innst. 306 S (2015-2016)</a>	
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	9	<a href="#">Prop. 135 S (2016-2017), Innst. 469 S (2016-2017)</a>	
E39 Sveгатjørn – Rådal	3	<a href="#">Prop. 134 S (2013-2014), Innst. 37 S (2014-2015)</a>	
E6 Kolomoen - Moelv	6	<a href="#">Prop. 131 S (2015-2016), Innst. 396 S (2015-2016)</a>	
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1	<a href="#">Prop. 124 S (2016-2017), Innst. 410 S (2016-2017)</a>	
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	3	<a href="#">Prop. 56 S (2016-2017), Innst. 226 S (2016-2017)</a>	
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	1	<a href="#">Prop. 171 S (2016-2017), Innst. 35 S (2017-2018)</a>	
<i>Fv 469 Hidra fastlandssamband</i>	-	<a href="#">Prop. 158 S (2009-2010), Innst. 44 S (2010-2011)</a>	<i>Utbyggingsprosjekt uavklart</i>
Fv 659 Nordøyvegen	1	<a href="#">Prop. 140 S (2016-2017), Innst. 468 S (2016-2017)</a>	
Nordhordlandspakken	5	<a href="#">Prop. 164 S (2016-2017), Innst. 34 S (2017-2018)</a>	
Rv 13 Ryfast	3	<a href="#">Prop. 109 S (2011-2012), Innst. 363 S (2011-2012)</a>	
<i>Rv 23 Dagslett - Linnes</i>	<i>25</i>	<a href="#">Prop. 87 S (2017-2018), Innst. 380 S (2017-2018)</a>	
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	2	<a href="#">Prop. 45 S (2016-2017), Innst. 216 S (2016-2017)</a>	
Rv 36 Slåttekås - Årnes	1	<a href="#">Prop. 108 S (2014-2015), Innst. 312 S (2014-2015)</a>	Startet innkreving 14. september 2018

### 4.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 30 – Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser per 31.12.2017 for alle bompengeprosjekter. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2017).

Bompengeprojekt	Sum låneportefølje per 31.12.2017 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2017	Sikringsgrad per 31.12.2017	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2017
Askøypakken	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Bergensprogrammet	5 270	1,59 %	0,00 %	1,59 %
Bypakke Bodø	1 200	1,77 %	100,00 %	1,77 %
Bypakke Grenland	214	1,31 %	0,00 %	1,31 %
Bypakke Nedre Glomma, inkl. fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	934	2,77 %	41,90 %	2,77 %
Bømlopakken	600	1,51 %	22,00 %	3,93 %
E134 Damåsen - Saggrenda	1 784	1,20 %	30,80 %	1,38 %
E134 Stordalstunnelen	160	1,04 %	0,00 %	1,04 %
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	638	1,53 %	72,10 %	4,04 %
E16 Bjørum - Skaret	23	1,68 %	0,00 %	1,68 %
E16 Fønhus - Bagn, E16 Bagn - Bjørgo	387	1,67 %	80,10 %	2,78 %
E16 Kløfta - Nybakk, E16 Kongsvinger - Slomarka	1 046	1,50 %	43,00 %	2,66 %
E18 Aust-Agderpakken	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
E18 Gulli – Langangen (E18 Langåker – Bommestad, E18 Sky – Langangen, E18 Gulli – Langåker, E18 Bommestad – Sky)	7 016	1,55 %	62,00 %	3,08 %
E18 Rugtvedt - Dørdal	350	1,52 %	42,90 %	1,92 %
E18 Tvedestrand - Arendal	692	2,15 %	0,00 %	2,15 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
E39 Rogfast	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
E39 Sveгатjørn – Rådal	2 073	1,57 %	43,56 %	1,98 %
E39 Øysand - Thamshamn	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	339	0,86 %	0,00 %	0,86 %
E6 Gardermoen – Kolomoen (Hovinmoen - Dal og Skaberud – Kolomoen, Dal-Minnesund og Skaberudkrysset, E6 Minnesund - Skaberud)	5 029	1,55 %	61,10 %	3,18 %
E6 Hålogalandsbrua	995	1,75 %	74,00 %	3,61 %
E6 Kolomoen - Moelv	525	1,55 %	47,60 %	2,00 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	343	2,30 %	100,00 %	2,30 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	400	1,11 %	100,00 %	1,11 %
E6 Ringebu – Otta (strekningen Frya – Sjoa)	3 524	1,65 %	45,40 %	2,79 %
E6 Trondheim - Stjørdal	1 410	4,75 %	83,83 %	5,58 %
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
E6 Øyer - Tretten	377	1,50 %	53,00 %	3,09 %
E6/E18 Østfoldpakka	1 900	1,39 %	0,00 %	1,39 %

<b>Bompengprosjekt</b>	<b>Sum låneportefølje per 31.12.2017 (mill. kr)</b>	<b>Vektet effektiv lånerente per 31.12.2017</b>	<b>Sikringsgrad per 31.12.2017</b>	<b>Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2017</b>
Fosenpakken <sup>17</sup>	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Fv 107 Jondalstunnelen	76	1,56 %	92,92 %	3,59 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	86	5,59 %	100,00 %	5,59 %
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	120	1,58 %	96,10 %	5,19 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	215	1,50 %	32,60 %	2,29 %
Fv 34 Grime - Vesleelva	102	1,53 %	59,00 %	2,96 %
Fv 45 Gjesdal	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Fv 47 T-forbindelsen	167	1,70 %	89,00 %	5,17 %
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	16	1,51 %	0,00 %	1,51 %
Fv 519 Finnfast	380	1,88 %	0,00 %	1,88 %
Fv 544 Halsnøysambandet	130	1,59 %	2,53 %	4,88 %
Fv 546 Austevollsbrua	86	1,80 %	100,00 %	5,60 %
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	299	1,07 %	94,00 %	4,12 %
Fv 659 Nordøyvegen	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Fv 71 Sykkylvsbrua	3	1,20 %	0,00 %	1,20 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	50	1,47 %	0,00 %	1,47 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	672	1,45 %	81,80 %	5,03 %
Fv 858 Ryaforbindingen	119	1,55 %	100,00 %	5,90 %
Førdepakken	43	1,75 %	0,00 %	1,75 %
Haugalandspakken	210	1,77 %	0,00 %	1,77 %
Kvammapakken	300	1,55 %	0,00 %	1,55 %
Listerpakken	30	1,35 %	0,00 %	1,35 %
Miljøpakke Trondheim	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Namdalsprosjektet	40	1,80 %	0,00 %	1,80 %
Nordhordlandspakken	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Nord-Jærenpakken	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Oslopakke 3	5 000	2,21 %	81,00 %	3,74 %
Rv 13 Ryfast	4 369	1,46 %	57,00 %	3,40 %
Rv 19 Kirkebakken - Re grense	69	1,70 %	0,00 %	1,70 %
Rv 23 Dagslett - Linnes	249	1,52 %	60,20 %	2,14 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	100	1,03 %	0,00 %	1,03 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	199	1,41 %	45,30 %	1,73 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	1 873	1,65 %	49,40 %	2,88 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	648	1,50 %	77,20 %	3,99 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	1,32 %	57,45 %	3,29 %
Rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)	120	1,20 %	100,00 %	1,20 %
Rv 80 Røvika - Strømsnes	185	3,87 %	100,00 %	3,87 %

<sup>17</sup> Låneopptak foretas gjennom Trøndelag fylkeskommune sine låneavtaler. Totalt lån for Fosenpakken per 31.12.2017 var 418 mill. kr, med en lånerente i 2017 på 1,80 %.

<b>Bompengeprosjekt</b>	<b>Sum låneportefølje per 31.12.2017 (mill. kr)</b>	<b>Vektet effektiv lånerente per 31.12.2017</b>	<b>Sikringsgrad per 31.12.2017</b>	<b>Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2017</b>
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	0	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	640	1,23 %	91,00 %	2,29 %
Vossapakke	610	1,32 %	53,60 %	3,22 %

## 4.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 31 – Alle bompengeprojekter vedtatt per november 2018, anslag på forventet nedbetalingsår når bompengeinnkrevningen kan avslutte, og forutsatt nedbetalingsår som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet nedbetalingsår er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompengeinnkreving ved slutten av 2017. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2017, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende bompengeproposisjon
Askøypakken	2028	2028
Bergensprogrammet/Bypakke Bergen	2037	2037
Bypakke Bodø	2030	2030
Bypakke Grenland	2026	2026
Bypakke Nedre Glomma	-	2023
Bypakke Nord-Jæren	-	2033
Bømlopakken	2028	2028
E134 Damåsen - Saggrenda	-	2034
E134 Stordalstunnelen	2025	2029
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	2025	2030
E16 Bagn - Bjørge	-	2035
E16 Bjørum - Skaret	-	2038
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	-	2036
E16 Fønhus - Bagn	2025	2029
E16 Kløfta - Nybakk	2017	2022
E16 Kongsvinger - Slomarka	2030/2031	2030
E18 Aust-Agderpakken	2018	2019
E18 Gulli - Langangen	2029/2032/2035/2038	2029/2032/2035/2038
E18 Rugtvedt - Dørdal	-	2035
E18 Tvedestrand - Arendal	-	2034
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	-	2044
E39 Rogfast	-	2045
E39 Svegatjørn – Rådal	-	2040
E39 Øysand - Thamshamn	2017	2017
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	2020	2025
E6 Gardermoen – Kolomoen, E6 Kolomoen - Moelv (Hovinmoen - Dal og Skaberud – Kolomoen, Dal-Minnesund og Skaberudkrysset, E6 Minnesund - Skaberud)	2022/2024/2028	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2035	2035
E6 Kolomoen - Moelv	-	2035
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord) <sup>18</sup>	2033	2033

<sup>18</sup> Jf. Revidert finansieringsopplegg for E6 Helgeland nord, inkl. utbedring av strekningen Krokstrand sentrum – Bolna, i Nordland, Prop. 102 S (2017–2018), Innst. 49 S (2018–2019).



Bompengeprosjekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende bompengeproposisjon
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	2032	2032
E6 Ranheim - Åsen	-	2039
E6 Ringebu – Otta (strekningen Frya – Sjoa)	2032	2031
E6 Trondheim - Stjørdal	2024	2024
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	-	2035
E6 Øyer - Tretten	2024/2025	2027
E6/E18 Østfoldpakka	2021	2021/2029/2031
Fosenpakken	2026	2026
Fv 107 Jondalstunnelen <sup>19</sup>	2020	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2026	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	-	2034
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	2022	2024
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	2023	2024
Fv 311 Presterødbakken	-	2024
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	-	2035
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	2031	2031
Fv 34 Grime - Vesleelva	2028	2028
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 47 T-forbindelsen	2025	2028
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	2020	2025
Fv 519 Finnfast <sup>20</sup>	2029	2029
Fv 544 Halsnøysambandet <sup>21</sup>	2025	2023
Fv 546 Austevollsbrua	2020/2021	2021
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	2025	2027
Fv 659 Nordøyvegen	-	2043
Fv 71 Sykkylvsbrua	2018	2016
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	2033	2033
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	2033	2033
Fv 858 Ryaforbindelsen	2025	2030
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken	2023	2023
Kvammapakken	2029	2030
Listerpakken	2020	2021

<sup>19</sup> Anslag for nedbetalingstidspunkt gjelder med takstnivået som prosjektet hadde i 2018. Hvis takstene reduseres, vil dette påvirke nedbetalingstidspunktet. Estimert er da 2023/2024.

<sup>20</sup> Endring på anslag på nedbetalingstidspunktet sammenlignet med tidligere år skyldes reduksjon i inntekter de siste årene. Dette skyldes en stor årlig økning i andelen passeringer med elbiler siden 2010.

<sup>21</sup> Anslag på nedbetalingstidspunkt har endret seg siden forrige rapportering, hvor det i dag vurderes som usikkert om bompengeinnkrevningen kan opphøre som forutsatt i 2023. Dette er basert på dagens trafikk tall, inkludert en høy andel passeringer med elbil.

Bompengprosjekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende bompengeproposisjon
Miljøpakke Trondheim <sup>22</sup>	2029	2029
Namdalsprosjektet	2019	2022
Nordhordlandspakken	-	2031
Nord-Jærenpakken <sup>23</sup>	2018	2018
Oslopakke 3 <sup>24</sup>	2036	2036
Rv 13 Ryfast	-	2039
Rv 19 Kirkebakken - Re grense	2018	2025
Rv 23 Dagslett - Linnes <sup>25</sup>	-	-
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	-	2040
Rv 36 Bø - Seljord	-	2037
Rv 36 Slåttekås - Årnes	-	2033
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	2032	2032
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	2026	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2030	2028
Rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)	2020	2020
Rv 80 Røvika - Strømsnes	2026	2026
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	2020	2020
Vegpakke Harstad	2031	2031
Vossapakke	2022	2025

<sup>22</sup> Jf. Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet, Prop. 36 S (2017–2018), Innst. 157 S (2017–2018).

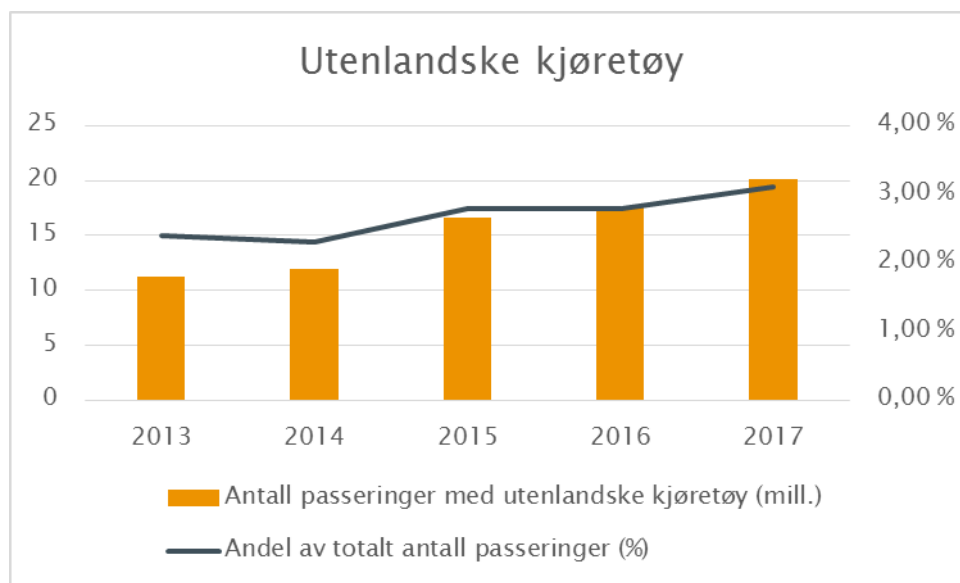
<sup>23</sup> Nord-Jærenpakken ble forlenget fram til Bypakke Nord-Jæren startet innkreving i oktober 2018, jf. Prop. 47 S (2016–2017) og Innst. 214 S (2016–2017).

<sup>24</sup> Jf. Oslopakke 3 trinn 2, Prop. 69 S (2017–2018) og Innst. 295 S (2017–2018).

<sup>25</sup> Endringer i prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes, jf. Prop. 87 S (2017–2018), Innst. 380 S (2017–2018): *Samferdselsdepartementet vil på eigna måte komme tilbake til Stortinget med eit samla opplegg for utbygging og finansiering av rv 23 på strekninga frå Dagslett til kryss med E18.*

## 4.5 Vedlegg 5 – Utenlandske kjøretøy og bombrikker

### 4.5.1 Passeringer med utenlandske kjøretøy



Figur 13 – Antall passeringer med utenlandske kjøretøy og andel av totalt antall passeringer 2014–2017.

### 4.5.2 Utenlandske brikker

Utsteder	Antall passeringer (mill.)	Andel av alle brikkepasseringer
AutoPASS brukt i selskapets bompengeanlegg	393 mill.	70,9 %
AutoPASS brukt utenfor selskapets bompengeanlegg (fremmedpassering)	159 mill.	28,7 %
Utenlandsk utsteder (EasyGO)	2 mill.	0,4 %
Sum avtalepasseringer i 2017	554 mill.	100,0 %

Tabell 32 – Avtalepasseringer i 2017 fordelt på norske og utenlandske brikkeutstedere.

### 4.5.3 Fakturerbare passeringer

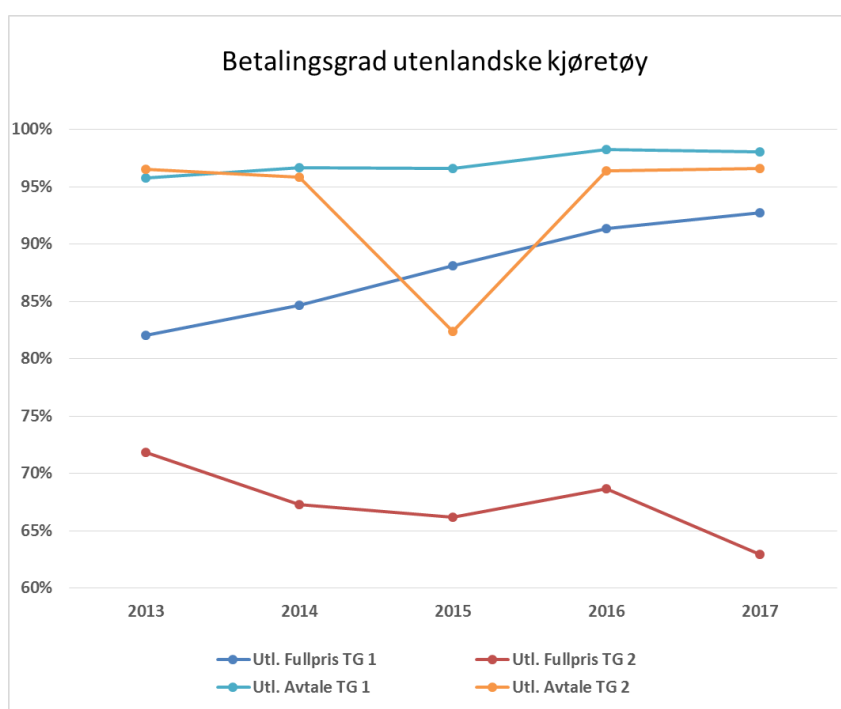
Bompasseringer i 2017	Antall passeringer (mill.)	Andel av alle bompasseringer
Alle registrerte bompasseringer	651 mill.	100,0 %
Minus ikke identifiserbare (lesbare) passeringer	3 mill.	0,5 %
<b>= Bompasseringer til oppfølging</b>	<b>648 mill.</b>	<b>99,5 %</b>
Minus betalingsfritak	152 mill.	23,3 %
<b>=Bompasseringer som skal faktureres</b>	<b>496 mill.</b>	<b>76,2 %</b>
Minus ikke tilgang til betalingsansvarliges adresse el.l	3 mill.	0,4 %
<b>=Passeringer som forsøkes innkrevd (av bompengeselskap, brikkeutsteder eller EPC)</b>	<b>493 mill.</b>	<b>75,8 %</b>

Tabell 33 – Andel fakturerbare passeringer av alle passeringer i 2017. Gjelder kun bompengeanlegg med AutoPASS.

#### 4.5.4 Betaling av faktura for bomplasseringer

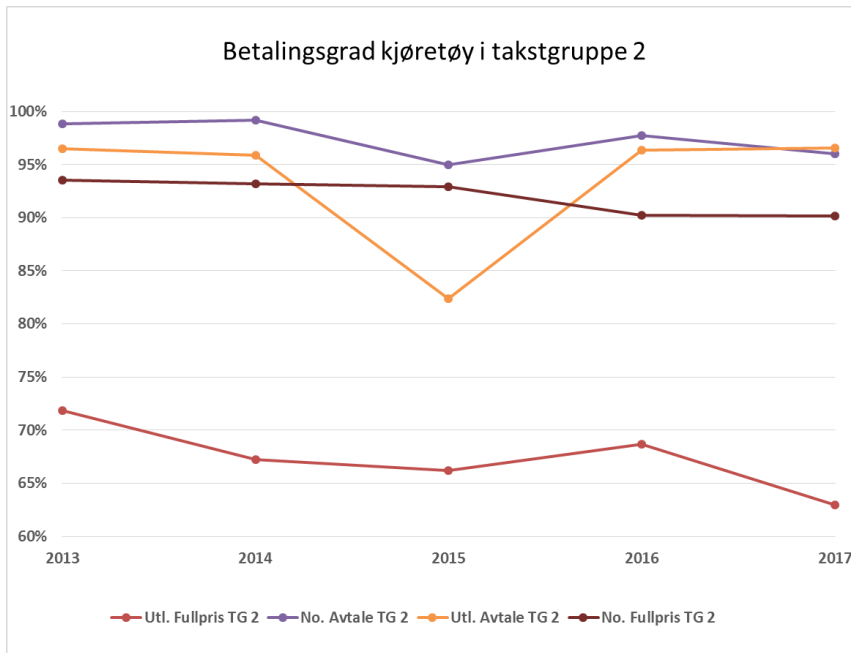
	2013		2014		2015		2016		2017	
	MNOK	% Bet	MNOK	%	MNOK	%	MNOK	%	MNOK	%
TG 2, norsk, med brikkeavtale	523	99 %	667	99 %	923	95 %	1 188	98 %	1 340	96 %
TG 2, utenl., med brikkeavtale	94	97 %	113	96 %	303	82 %	405	96 %	519	97 %
TG 2, norsk, uten brikkeavtale	71	94 %	83	93 %	53	93 %	48	90 %	39	90 %
TG 2, utenl., uten brikkeavtale	20	72 %	21	67 %	6	66 %	5	69 %	4	63 %
SUM takstgruppe 2 (TG 2)	707	97 %	884	97 %	1 285	92 %	1 646	97 %	1 902	96 %
TG 1, norsk, med brikkeavtale	5 209	99 %	5 504	99 %	5 718	99 %	5 746	100 %	5 942	99 %
TG 1, utenl., med brikkeavtale	121	96 %	110	97 %	93	97 %	53	98 %	50	98 %
TG 1, norsk, uten brikkeavtale	1 023	93 %	1 182	93 %	1 404	93 %	1 554	93 %	1 530	92 %
TG 1, utenl., uten brikkeavtale	100	82 %	115	85 %	126	88 %	163	91 %	171	93 %
SUM takstgruppe 1 (TG 1)	6 455	98 %	6 910	98 %	7 341	98 %	7 517	98 %	7 693	98 %
SUM alle biler (TG 1 + TG 2)	7 162	98 %	7 794	98 %	8 625	97 %	9 162	98 %	9 595	97 %

Tabell 34 – Beløp fakturert i perioden 2013–2017 og betalingsgrad, spesifisert for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2), for både norske og utenlandske kjøretøy.<sup>26</sup>

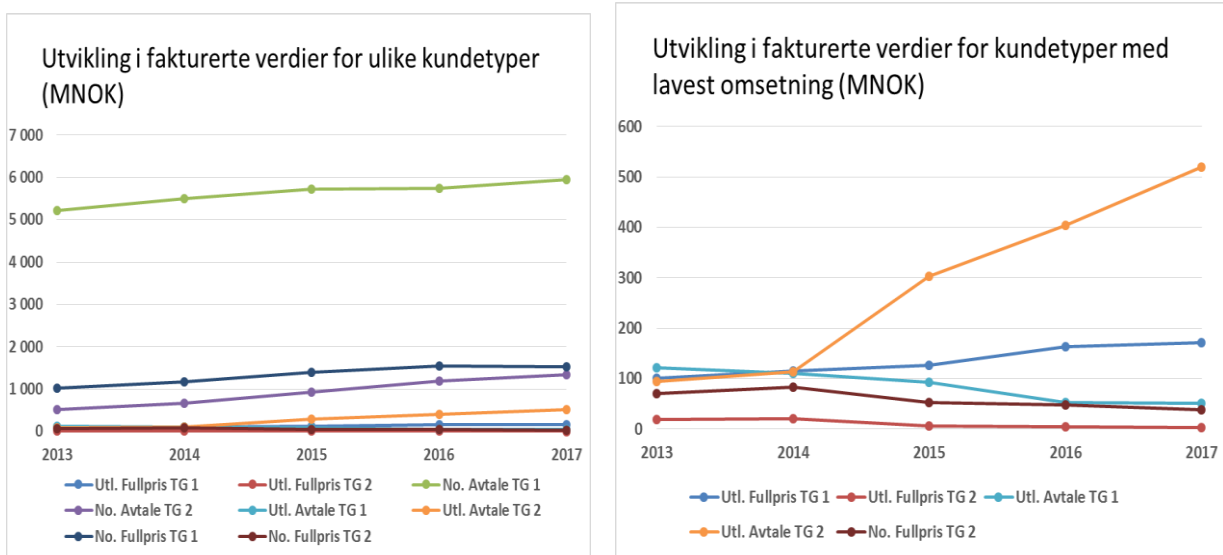


Figur 14 – Betalingsgrad for utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2) i perioden 2013–2017.

<sup>26</sup> I 2015, ved innføring av ordningen med obligatorisk brikke, sank betalingsgraden for brikkeavtaler for både norske og utenlandske tunge kjøretøy. Den sank mest for de utenlandske. Det var innkjøringsproblemer hos bompengeselskapene og utenlandske kunder før de utenlandske med brikkeavtale for kjøretøy i takstgruppe 2 fikk etablert gode betalingsrutiner. I 2015 ble volumet for fakturerte beløp til denne gruppen nesten tredoblet og mange av de nye kundene forsto ikke bompengesystemet i Norge. Det ble gjort fortløpende endringer for å løse utfordringene og effekten ble mest synlig fra 2016. I 2016 var betalingsgraden tilbake på nivået i 2014 for både norske og utenlandske biler i takstgruppe 2 med brikkeavtale.



Figur 15 – Betalingsgrad for norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2 i perioden 2013–2017.



Figur 16 – Utvikling av fakturerte beløp for norske og utenlandske kjøretøy (figuren til høyre viser mange av de samme verdier som figuren til venstre men i en mindre skala), for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2).