



# Bompengeinnkreving i 2023



## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Rammebetingelser og beskrivelse av endringer .....	3
1.1.1	Begrepsforklaringer .....	3
1.1.2	Bompengereformen .....	4
1.1.3	Takst- og rabattsystemet.....	5
1.1.4	Avvikling av innkreving av tilleggsavgift .....	7
1.1.5	Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojekt.....	7
1.1.6	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene .....	8
1.1.7	Garantier.....	8
2	Bompengennekningen i 2023 – resultater og analyser.....	9
2.1	Bompengeprojekter og bomstasjoner.....	9
2.1.1	Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget .....	9
2.1.2	Antall bompengeprojekter.....	10
2.1.3	Antall bomstasjoner .....	12
2.2	Trafikk.....	13
2.2.1	Antall passeringer.....	13
2.2.2	Passeringer med brukeravtale.....	18
2.2.3	Passeringer som ikke belastes bompenger .....	19
2.2.4	Nullutslippskjøretøy .....	20
2.2.5	Betalingsgrad og utenlandsregistrerte kjøretøy.....	22
2.3	Bompenginntekter .....	24
2.4	Driftskostnader.....	29
2.4.1	Driftskostnader pr. passering .....	33
2.4.2	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter .....	35
2.5	Låne- og innskuddsforvaltning .....	38
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader og -inntekter.....	38
2.5.2	Rentevilkår.....	40
2.5.3	Innskudd og innskuddsvilkår .....	42
2.6	Status på innkrevningstid .....	43
2.6.1	Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien.....	45
2.7	Måletallsindikatorer .....	46
2.7.1	Rapportering av måletallsindikatorer for 2023 .....	46
2.7.2	Oppsummering av hovedfunnene for 2023 .....	51
3	Bruk av rekvirerte bompengemidler .....	52

4	Oppsummering av resultatene.....	53
5	Vedlegg.....	55
5.1	Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner .....	55
5.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter .....	57
5.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld .....	58
5.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene .....	60
5.5	Vedlegg 5 – Garantioversikt .....	63
5.6	Vedlegg 6 – Nullutslippsskjøretøy.....	65
5.7	Vedlegg 7 – Gjennomsnittstakst.....	67

# 1 Innledning

Denne rapporten beskriver resultatene fra bompengeselskapenes drift i 2023. Dette inkluderer resultater for passeringer i bomstasjonene, inntekter, drifts- og finanskostnader, lån og innskudd, og en sammenligning med tidligere år. I tillegg er historiske tall oppgitt for disse temaene. Det er også gitt en omtale av status på innkrevningstid for prosjekter som har startet innkrevning og forventet nedbetalingstidspunkt for alle prosjekter. Passeringer som ikke belastes bompenger og nullutslippskjøretøy er omtalt spesielt. Det er også gitt en sammenligning av de regionale bompengeselskapene for enkelte av de rapporterte tallene, og en oversikt over måletallsindikatorer for bompengeselskapene er inkludert.

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

## 1.1 Rammebetingelser og beskrivelse av endringer

Dette kapitlet inkluderer beskrivelser av rammebetingelser og eventuelle endringer som er relevante for fremstillingene av informasjon og statistikk i denne rapporten. For en beskrivelse av 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 Samferdselsdepartementet<sup>1</sup>.

### 1.1.1 Begrepsforklaringer

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

**AutoPASS:** System for elektronisk innkrevning av bompenger på det offentlige vegnettet og for innkrevning av ferjebillett på enkelte offentlige ferjesamband<sup>2</sup> i Norge.

**(Bompeng)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 utbyggingsprosjekter og tiltak.

**Bompengeprojekt:** Vegutbyggingsprosjekt eller andre tiltak som hel-/delfinansieres med bompenger, jf. veglova § 27. Et bompengeprojekt kan være et enkeltprosjekt som finansierer kun ett prosjekt som f.eks. en vegstrekning, eller det kan være en bompengepakke som finansierer flere delprosjekter. Har en eller flere bomstasjoner og/eller bompenginnkrevning på ferje.

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

**Brukeravtale:** Avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder betaling i AutoPASS Samvirke, som er det tekniske og organisatoriske nettverket for elektronisk betaling av bompenger på det offentlige vegnettet og ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge. En AutoPASS-utsteder er et

---

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

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

selskap eller annen juridisk person som etter godkjenning etter utstederforskriften inngår avtaler med operatørene og brukerne for å tilby tjenester for betaling av bomplasseringer og ferjetransport gjennom AutoPASS Samvirke.

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

**Nullutslippskjøretøy:** Elbiler og hydrogenbiler.

**Oppdragsgiver:** Aktør som er har rett til rekvirering av bompenger for gjennomføring av en utbygging. Dette kan være en fylkeskommune, Nye Veier AS eller Statens vegvesen.

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

**Timesregel:** Innebærer at det belastes kun for én passering pr. kjøretøy innenfor en periode på inntil en time. Timesregelen gjelder i hovedsak for bomringer. I særskilte tilfeller kan andre tidsbegrensede perioder enn en time legges til grunn.

### 1.1.2 Bompengereformen

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

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

- Bompengeselskap Nord AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 10. oktober 2018. Omfatter bompengeprojekter i Nordland, 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 Akershus fylkeskommune.
- Vegamot AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 18. august 2017. Omfatter bompengeprojekter i Trøndelag og Møre og Romsdal, og eies av disse fylkeskommunene.
- Vegfinans AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 17. november 2017. Omfatter bompengeprojekter i Akershus (med unntak av prosjekter som er en del av Oslopakke 3), Innlandet, Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark, og eies av disse fylkeskommunene.

Bompengeselskapene hovedoppgaver er:

- (Del-)finansiere et vedtatt utbyggingsprosjekt gjennom låneopptak og/eller bompenginntekter mot retten til å innkreve bompenge
- Sikre forsvarlig låne- og bompengeforvaltning
- Anskaffe, implementere, drifte og eie innkrevingsutstyret

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

Overtakelse av de tidligere bompengeselskapene pågikk i perioden 2017-2020. I løpet av 2021 var alle andre bompengeselskap, som stod utenfor de regionale selskapene, avvirket.

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

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

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

Disse oppgavene, med flere, ble gradvis overført til selskapene i en overgangsperiode. Idriftsettelse av ny systemløsning ble gjort i mai 2021, og i løpet av perioden desember 2020 til januar 2022 ble utskillelse av utsteder<sup>3</sup> for alle de regionale selskapene gjennomført. Ved utskillelse av utsteder har oppgavene til de integrerte utstederne i bompengeselskapene falt bort.

### 1.1.3 Takst- og rabattsystemet

Det har vært flere endringer av bompengeprojektens takst- og rabattsystem som har hatt konsekvenser for årsresultatene. Over en periode på flere år inkluderer dette blant annet innføring av nye takstgrupper, ny takst- og rabattstruktur, innføring av miljødifferensierte takster i enkelte bypakker, innføring av betaling for nullutslippskjøretøy og bortfall av enkelte fritaksordninger.

#### 1.1.3.1 Innføring av nye takstgrupper

I 2016 ble de tidligere takstklassene for lette (til og med 3500 kg) og tunge (fra og med 3501 kg) kjøretøy erstattet med takstgruppe 1 og takstgruppe 2, i henhold til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av

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

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

#### *1.1.3.2 Ny takst- og rabattstruktur for bompengeprosjekter*

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

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

#### *1.1.3.3 Innføring av miljødifferensierte takster*

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

##### Takstgruppe 1

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

##### Takstgruppe 2

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

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

I prosjekt med miljødifferensierte takster er det åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere takstklassen nullutslipp i underklasser. Lokale myndigheter kan gi fritak eller reduserte takster for elektrisk drevet varebiler (N1) i takstgruppe 1, og fritak eller reduserte takster for gasskjøretøy i takstgruppe 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

---

<sup>4</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.

kan settes mellom 30 og 100 prosent i forhold til takstgruppeprisen etter brikkerabatt. Innføring av rabatter lavere enn 100 prosent, dvs. betaling for nullutslippskjøretøy, forutsetter lokalpolitisk tilslutning.

#### *1.1.3.5 Endringer i takstretningslinjene – bortfall av fritaksordninger*

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

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

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

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

#### *1.1.3.6 Timesregel*

Krav om brukeravtale og elektronisk brikke i bomringer for å kun bli belastet for én passering pr. time opphørte i 2023. Ny ordning med timesregel i bomringene inkluderer alle kjøretøy, uavhengig av om det er tilknyttet en avtale. Dette ble innført i løpet av august og september 2023.

#### *1.1.4 Avvikling av innkreving av tilleggsavgift*

Innkreving av tilleggsavgift ble avviklet 1. oktober 2017. Passeringer i bomstasjoner etter 1. oktober 2017 følger et nytt fakturaløp. Dette innebærer at dersom faktura ikke blir betalt, vil det bli sendt ut en purring med inkassovarsel, inkludert et gebyr etter gjeldende satser, og kravet vil deretter bli sendt til inkasso hvis ikke dette blir betalt.

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

Begrepet gjennomsnittstakst ble innført ved stortingsbehandlingen av Prop. 1 S (2016-2017). Gjennomsnittstakst er et tiltak for å redusere usikkerhet for bompengeselskapets inndekning. Med gjennomsnittstakst menes gjennomsnittlig inntekter pr. passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper og takstklasser. Denne benyttes som utgangspunkt for takstendring. Grunntakstene kan derfor justeres underveis i bompengeperioden, slik at gjennomsnittstaksten pr. passering blir som forutsatt.

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

Sammenligning av den fastsatte gjennomsnittstaksten med den faktiske gjennomsnittstaksten vil over tid være en av flere indikatorer som Vegdirektoratet bruker for å følge opp og kontrollere økonomien i de ulike prosjektene. Selv om en slik sammenligning kan være en indikator på den finansielle situasjonen til et prosjekt, er det nødvendig å se dette i sammenheng med annen informasjon fra bompengeselskapet for å få et bilde av den økonomiske tilstanden til prosjektet. Kapittel 5.7 viser en oversikt over fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst for de enkelte bompengeprojektene i 2023.



### 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 2023 ble det i tillegg til tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene bevilget ekstraordinære tilskudd til E6 Kolomoen – Moelv for videreføring av fritak i bomstasjonene på fylkesveg.

### 1.1.7 Garantier

Det er vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garanti for bompengeselskapenes lån, og selskapene får dermed best mulig rentebetingelser. Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, mens kommunale garantier skal godkjennes av fylkesmannen, jf. kommunelovens § 14-19. Formell godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken. En oversikt over garantier for alle bompengeprojekter er oppgitt i kapittel 5.5.

## 2 Bompengeneinnkrevingen i 2023 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengeneinnkrevingen i 2023, i tillegg til historiske resultater, for utviklingen av antall bompengeprojekter og bomstasjoner, passeringer i bomstasjonene, bompengeneinntekter, driftskostnader og bompengeselskapenes lån og innskudd. I tillegg er det gitt en omtale av status på innkrevningstiden til bompengeprojektene og bompengeselskapenes måletallsindikatorer.

Trafikken i bomstasjonene fra 2020 til starten av 2022 var preget av tiltakene som ble innført fra 12. mars 2020 som følge av koronasituasjonen. Dette førte til redusert antall passeringer og dermed reduserte passeringsinntekter for bompengeselskapene, og de langsiktige konsekvensene av dette er derfor omtalt.

Fra 1. mai 2021 tok bompengeselskapene i bruk nye systemløsninger. De nye systemløsningene inkluderte også et nytt rapportsystem for trafikkdata fra bomstasjonene, AutoPASS Analytics. Ettersom denne endringen skjedde midt i 2021, er trafikkdata for dette året en sum av tall fra det gamle og nye systemet. Disse systemene er ikke oppbygde på samme måte, og alle tall fra og med 2021 er derfor ikke direkte sammenlignbare med trafikkdata fra tidligere år.

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

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

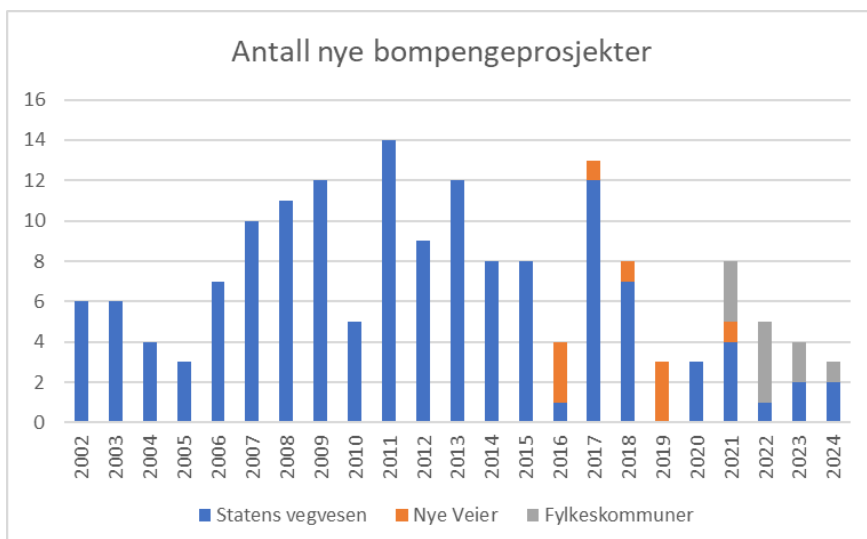
Sammenlignet med tidligere årsrapporter om bompengeneinnkrevingen er det gjort en endring i måten å telle antall prosjekter, slik at det nå gjøres på samme måte i hele rapporten. Endringene består i at strekningsvise prosjekter, som E6 Gardermoen – Kolomoen og E18 Gulli – Langangen, telles som ett prosjekt. Tidligere var disse splittet i antall strekninger eller faser. For flere kategoriseringer i rapporten er det ikke mulig å splitte disse, og to tellemåter har derfor tidligere blitt brukt. Det er derfor gjort en forenkling ved å konsekvent telle disse strekningsvise prosjektene som ett prosjekt.

### 2.1 Bompengeprojekter og bomstasjoner

#### 2.1.1 Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget

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

Fra opprettelsen av Nye Veier AS i 2015, har det eksistert flere oppdragsgivere for bompengeprojektene. Det var tidligere Statens vegvesen som hadde ansvar for utbyggingen. Fra og med 2020 har også fylkeskommunene hatt rolle som oppdragsgiver og ansvar for utbygging av sine vegprosjekter. Figur 1 viser antall nye bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget i perioden 2002 til juli 2024. Fra 2015 er bompengeprojektene oppdragsgiver spesifisert, om det er Statens vegvesen, Nye Veier AS eller en fylkeskommune.



Figur 1 – Antall bompengeprosjekter vedtatt av Stortinget i perioden 2002-juli 2024. Spesifisert pr. oppdragsgiver for bompengeprojektene.

### 2.1.2 Antall bompengeprosjekter

I 2023 var det bompengerekkering i 55 bompengeprosjekter.

I løpet av året ble innkreving avsluttet for prosjektene Bypakke Nedre Glomma fase 1, E6 Trondheim – Stjørdal og strekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen i prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen. I tillegg opphørte innkrevingen i fire bomstasjoner i Haugalandspakken.

Innkreving startet for prosjektene Kvinnheradpakken, Bypakke Tenk Tromsø og E6 Ranheim – Åsen. I tillegg var det en utvidelse med en bomstasjon i Askøypakken.

Tabell 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving hvert år for perioden 2015-2023, i tillegg til antall bompengeprosjekter som startet og avsluttet innkrevingen.

År	Antall bompengeprosjekter med innkreving	Antall nye bompengeprosjekter med oppstart av innkreving	Antall bompengeprosjekter med avslutning av innkrevingen
2015	58	5	2
2016	61	5	4
2017	59	2	3
2018	59	3	5
2019	59	5	4
2020	61	6	8
2021	56	3	9
2022	53	6	1
2023	55	3	2

Tabell 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 2015-2023, og antall bompengeprosjekter med oppstart og avslutning for disse årene.

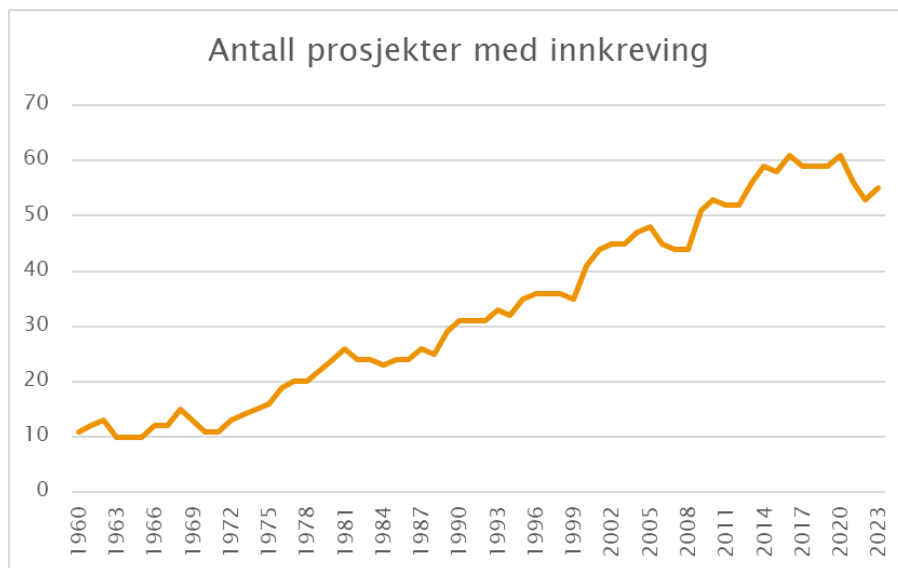
De fleste bompengeprojektene utførte bompengerekkering i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengerekkering på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i fire prosjekter, og to av disse hadde innkreving både på ferje og i bomstasjoner på veg. I prosjekter med bompengerekkering på ferje innkreves bompengene som et tillegg til den regulære ferjebilletten og betales til det regionale bompengeselskapet. I disse tilfellene benyttes ferjene som innkrevingpunkt, på samme måte som bomstasjoner på veg. En oversikt over hvilke bompengeprojekter som har

bompengeneinnkreving på ferje finnes i Tabell 49. Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompengeneinnkreving på veg, brukte AutoPASS.

Ved utgangen av 2023 hadde 53 prosjekter innkreving etter at to prosjekter ble avviklet i løpet av året. Ved dette tidspunktet var totalt 64 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 11 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving. Tabell 50 viser hvilke prosjekter dette gjelder, og antall bomstasjoner tilhørende disse prosjektene, som oppgitt i de respektive stortingsproposisjonene. I tillegg er prosjekter som er vedtatt pr. juli i 2024 inkludert i samme tabell.

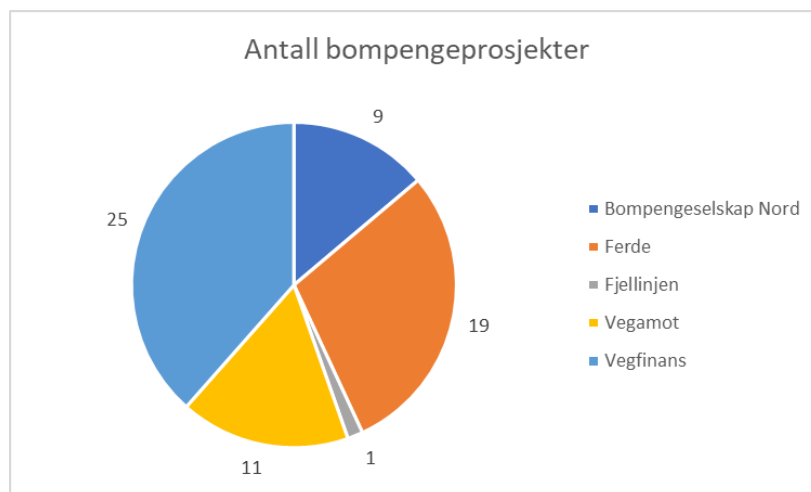
Tabell 49 gir en oversikt over alle bompengeprojekter som hadde innkreving i 2023, hvilket fylke og bompengeselskap de tilhørte, og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med bompengeneinnkreving for de ulike prosjektene.

Figur 2 viser antall bompengeprojekter med innkreving i perioden 1960–2023.



Figur 2 – Antall bompengeprojekter med innkreving i perioden 1960–2023.

Figur 3 viser hvordan antall bompengeprojekter fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2023. Dette inkluderer prosjekter med innkreving ved utgangen av 2023, prosjekter som ble avsluttet i løpet av året og prosjekter som enda ikke hadde startet innkreving i 2023.



Figur 3 – Antall bompengeprojekter i 2023 fordelt på de regionale bompengeselskapene.

De regionale bompengeselskapene forvalter et ulikt antall bompengeprojekter. 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

De regionale bompengeselskapene forvalter et ulikt antall bompengeprojekter. 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 bomringer og fylkesvegprosjekter. Ferde og Vegfinans er de to selskapene som forvalter flest bompengeprosjekter. Vegfinans har flest riksvegprosjekter, mens Ferde har en mer lik fordeling mellom de ulike kategoriene. For en detaljert oversikt over hvilke bompengeprosjekter som tilhører de ulike regionale bompengeselskapene og om de er definert som bomringer, riks- eller fylkesvegprosjekter, se Tabell 49, i tillegg til en beskrivelse i kapittel 2.2.1.

### 2.1.3 Antall bomstasjoner

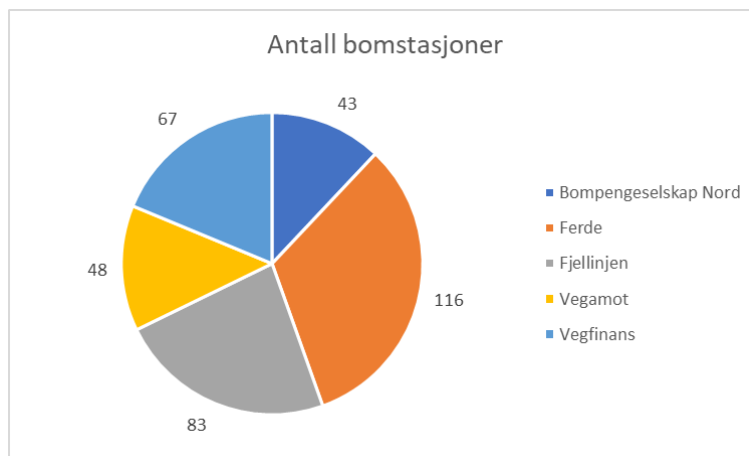
I løpet av 2023 var det innkreving i 357 bomstasjoner fordelt på om lag 800 innkrevingsfelt, og det var i tillegg bompengennekkning på 7 ferjestrekninger. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004–2023, og oppgir antall bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Tabellen viser også antall ferjestrekninger der det var innkreving i perioden 2011–2023.

År	Antall bomstasjoner <sup>5</sup>	Antall ferjestrekninger med bompengennekkning
2004	140	–
2005	143	–
2006	115	–
2007	116	–
2008	135	–
2009	148	–
2010	157	–
2011	158	8
2012	164	9
2013	170	9
2014	197	9
2015	208	10
2016	240	10
2017	237	9
2018	251	7
2019	335	7
2020	342	7
2021	338	4
2022	342	4
2023	357	7

Tabell 2 – Antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving pr. år i perioden 2004–2023. Antall ferjestrekninger med bompengennekkning er kun oppgitt for perioden 2011–2023.

<sup>5</sup> I årene før 2010 er dette å anse som omtrentlige tall, det vil si  $\pm 2-3$  bomstasjoner til det som er oppgitt. Årsaken til dette er ulik tolkning i antall bomstasjoner, spesielt på grunn av ramper til hovedveger. I tillegg har det vært ombygginger av bomstasjoner som kan ha medført til justering av antall.

Hvert bompengeprojekt består av en eller flere bomstasjoner (eller i enkelte tilfeller er ferjestrekninger brukt som innkrevingpunkt). 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 riksvegstrekninger 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 4 viser hvordan antall bomstasjoner fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2023.



Figur 4 – Fordeling av antall bomstasjoner mellom de regionale bompengeselskapene.

Hvilke typer prosjekter som de regionale bompengeselskapene forvalter gjenspeiles i fordelingen av bomstasjonene mellom selskapene, jf. Figur 4. Bomringer har i hovedsak flere bomstasjoner enn andre typer prosjekter på grunn av utforming av vegsystemene i byområdene. For bompengeprojekter som finansierer utbygging av en bestemt strekning, tunnel eller bru er det ofte tilstrekkelig med en eller noen få bomstasjoner.

## 2.2 Trafikk

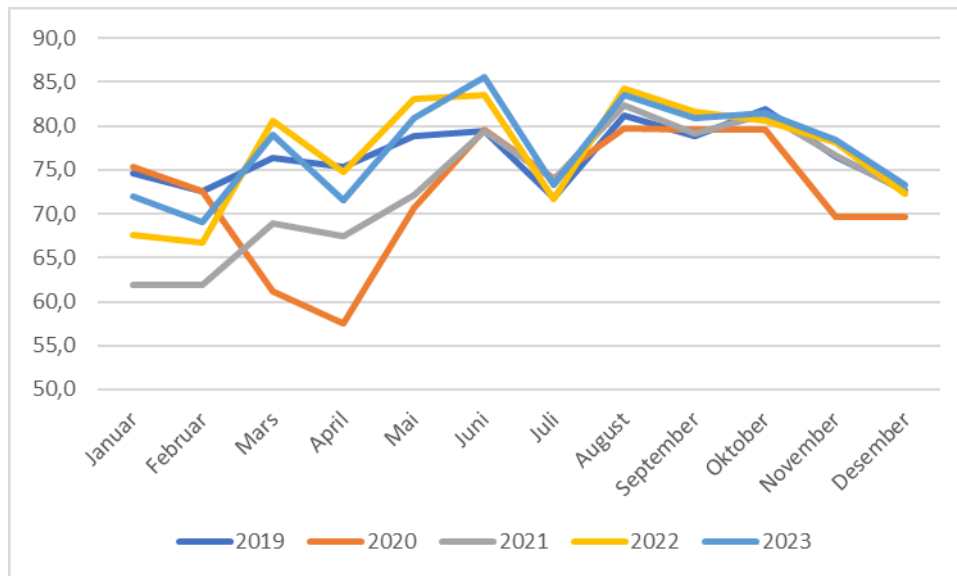
### 2.2.1 Antall passeringer

I 2023 var det registrert 1 132 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompenginnkreving. Dette er en økning på 84 millioner passeringer sammenlignet med 2022. Det har vært en økning i antall passeringer i de fleste prosjekter i 2023 sammenlignet med 2022, og det har i tillegg vært oppstart av innkreving i to bypakker som har bidratt til trafikkøkningen.

Utbruddet av koronaviruset og nedstengning av samfunnet førte til at biltrafikken ble kraftig redusert i alle bompengeprojekter fra 12. mars 2020. Etter våren 2020 var det igjen en stigning i trafikken i perioder, og enkelte prosjekter var tilbake til normaltrafikk etter sommeren. Noen prosjekter var også påvirket av det midlertidige hytteforbudet, og enkelte ble påvirket av stengte grenser. Utover høsten 2020 varierte trafikken i takt med lokale tiltak for å begrense smittespredning, og det samme skjedde i hele 2021. Trafikken i de største byene ble sterkt påvirket av nedstengning og påbud om hjemmekontor. Likevel om også 2021 var preget av perioder med nedstengninger og utbredt bruk av hjemmekontor, var det en trafikkøkning i de fleste bompengeprojekter sammenlignet med 2020. Smitteverntiltakene ble opphevet i februar i 2022.

Figur 5 viser trafikken i bomstasjonene pr. måned for årene 2019-2023. Kun prosjekter med sammenlignbare tall for alle fem årene er inkludert i denne beregningen, det vil si kun prosjekter som hadde innkreving hele året og som ikke hadde endringer i antall bomstasjoner. I tillegg er det lagt inn estimater for enkelte måneder i 2019 og 2023, før oppstart av innkreving og etablering av nye

bomstasjoner, og etter innkrevingslutt, for enkelte bompengeprojekter. Med utgangspunkt i disse prosjektene var reduksjonen i antall passeringer på landsbasis fra 2019 til 2020 på 5,6 prosent. I 2021 økte trafikken med 1,0 prosent sammenlignet med 2020, mens økningen i 2022 i forhold til 2021 var 5,4 prosent. En sammenligning mellom 2022 og 2023 viser en økning på 0,5 prosent. 2023 var det første året siden 2019 uten noen smitteverntiltak, og det var en økning på 1,0 prosent i antall passeringer sammenlignet med 2019. Hvis man ser på trafikken pr. måned i 2023, var det størst prosentvis økning i januar og februar sammenlignet med samme måneder i 2022.



Figur 5 – Antall passeringer pr. måned for årene 2019–2023. Kun passeringer i prosjekter med sammenlignbare tall for disse årene er inkludert. Oppgitt i millioner passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics).

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 2014–2023. Se Tabell 49 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2023, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengeneinnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Passeringene i bomstasjoner og på ferje med bompengeneinnkreving var fordelt på 93,3 prosent i takstgruppe 1 og 6,7 prosent i takstgruppe 2, som er en økning i andelen passeringer i takstgruppe 1 sammenlignet med de siste årene. Det er kun små endringer i de fleste prosjektene, og de fleste prosjektene har hatt en økning i 2023 i andelen passeringer med takstgruppe 1.

Andelen bompengepasseringer som ble gjort på ferjestrekninger med bompengeneinnkreving var på 0,3 prosent i 2023. Denne andelen har vært under én prosent i perioden 2014–2023.

År	Antall – takstgruppe 1	Antall – takstgruppe 2	Totalt antall passeringer	Andel – takstgruppe 1	Andel – takstgruppe 2
2014	475 971	34 501	510 472	93,2 %	6,8 %
2015	548 124	42 996	591 119	92,7 %	7,3 %
2016	592 913	45 316	638 229	92,9 %	7,1 %
2017	608 156	46 815	654 971	92,9 %	7,1 %
2018	609 132	47 354	656 486	92,8 %	7,2 %
2019	818 280	61 949	880 228	93,0 %	7,0 %
2020	914 899	71 215	986 114	92,8 %	7,2 %
2021	910 371	69 902	980 273	92,9 %	7,1 %
2022	976 614	71 836	1 048 450	93,1 %	6,9 %
2023	1 056 139	75 831	1 131 971	93,3 %	6,7 %

Tabell 3 – Antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2, for passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

År	Antall – bomstasjoner	Antall – ferje	Totalt antall passeringer	Andel – bomstasjoner	Andel – ferje
2014	506 506	3 966	510 472	99,2 %	0,8 %
2015	586 980	4 139	591 119	99,3 %	0,7 %
2016	634 136	4 093	638 229	99,4 %	0,6 %
2017	651 894	3 077	654 971	99,5 %	0,5 %
2018	653 573	2 914	656 486	99,6 %	0,4 %
2019	877 295	2 933	880 228	99,7 %	0,3 %
2020	983 395	2 718	986 114	99,7 %	0,3 %
2021	977 742	2 532	980 273	99,7 %	0,3 %
2022	1 045 760	2 690	1 048 450	99,7 %	0,3 %
2023	1 128 685	3 286	1 131 971	99,7 %	0,3 %

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

År	Antall – takstgruppe 1, bomstasjoner	Antall – takstgruppe 2, bomstasjoner	Totalt antall passeringer i bomstasjoner	Andel – takstgruppe 1, bomstasjoner	Andel – takstgruppe 2, bomstasjoner
2014	472 472	34 034	506 506	93,3 %	6,7 %
2015	544 484	42 497	586 980	92,8 %	7,2 %
2016	589 317	44 819	634 136	92,9 %	7,1 %
2017	605 454	46 440	651 894	92,9 %	7,1 %
2018	606 590	46 982	653 573	92,8 %	7,2 %
2019	815 756	61 538	877 295	93,0 %	7,0 %
2020	912 679	70 716	983 395	92,8 %	7,2 %
2021	908 215	69 526	977 742	92,9 %	7,1 %
2022	974 291	71 470	1 045 760	93,2 %	6,8 %
2023	1 053 290	75 394	1 128 685	93,3 %	6,7 %

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



År	Antall – ferje (< 6,0 m)	Antall – ferje (≥ 6,0 m)	Totalt antall passeringer på ferje	Andel – ferje (< 6,0 m)	Andel – ferje (≥ 6,0 m)
2014	3 499	467	3 966	88,2 %	11,8 %
2015	3 640	499	4 139	87,9 %	12,1 %
2016	3 596	497	4 093	87,9 %	12,1 %
2017	2 702	375	3 077	87,8 %	12,2 %
2018	2 542	372	2 914	87,2 %	12,8 %
2019	2 523	410	2 933	86,0 %	14,0 %
2020	2 220	499	2 718	81,7 %	18,3 %
2021	2 156	376	2 532	85,2 %	14,8 %
2022	2 324	367	2 690	86,4 %	13,6 %
2023	2 849	437	3 286	86,7 %	13,3 %

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

Tabell 7 viser antall passeringer fordelt på takstklasser for prosjektene som har miljødifferensierte takster<sup>6</sup>. Passeringer i prosjekter uten miljødifferensiering registreres kun som tilhørende i takstgruppe 1 eller 2, og oppgis samlet uten en spesifisert takstklasse. Passeringer med nullutslippskjøretøy i alle bompengeprojekter er beskrevet i kapitlene 2.2.4 og 5.6.

	Takstgruppe 1				Takstgruppe 2				
	Diesel	Andre <sup>7</sup>	Null- utslipp	Uten miljødiff. <sup>8</sup>	Euro VI	Andre <sup>7</sup>	Pre-Euro VI	Null- utslipp	Uten miljødiff. <sup>8</sup>
2022	153 004	133 806	160 629	529 174	25 402	3 314	2 985	2 114	38 021
2023	138 192	124 286	182 983	610 677	23 812	2 855	2 361	4 074	42 729

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

Tabell 8 viser andel passeringer fordelt på takstklasser for prosjektene som har miljødifferensierte takster.

	Takstgruppe 1			Takstgruppe 2			
	Diesel	Andre <sup>7</sup>	Null- utslipp	Euro VI	Andre <sup>7</sup>	Pre-Euro VI	Null- utslipp
2022	31,8 %	27,8 %	33,4 %	5,3 %	0,7 %	0,6 %	0,4 %
2023	28,9 %	26,0 %	38,2 %	5,0 %	0,6 %	0,5 %	0,9 %

Tabell 8 – Andel passeringer i bomstasjoner fordelt på miljøtakstklasser for de prosjektene som har miljødifferensiering. (Kilde: AutoPASS Analytics).

Gjennomsnittlig antall passeringer pr. døgn (årsdøgntrafikk (ÅDT)) varierer mye mellom de ulike prosjektene. I noen få prosjekter passerte under 1 500 kjøretøy pr. døgn, mens i prosjektet med mest trafikk passerte i gjennomsnitt rundt en million kjøretøy pr. døgn. De største bomringene har en ÅDT på over 200 000, mens man finner lavest ÅDT på enkelte fylkesvegprosjekter med kun én bomstasjon. Tabell 9 viser antall bompengeprojekter pr. ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT. Reduksjon i antall prosjekter med ÅDT under 2 000 passeringer i 2021 og 2022 skyldes avvikling av innkrevingen i flere prosjekter med lav trafikk i 2020 og 2021.

<sup>6</sup> Bypakke Bergen, Oslopakke 3 og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

<sup>7</sup> Takstklassen «andre» inneholder passeringer med kjøretøy som ikke faller inn under de andre takstklassene, f.eks. bensin, ladbar hybrid og gass.

<sup>8</sup> Antall passeringer i prosjekter som ikke har miljødifferensiering.

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	14	17	8	7	11
2016	14	15	9	10	12
2017	13	15	9	10	11
2018	11	15	10	10	11
2019	10	15	10	13	11
2020	11	16	11	12	11
2021	5	18	8	13	12
2022	3	14	8	16	12
2023	4	14	5	19	13

Tabell 9 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på kategorier av årssdøgntrafikk (ÅDT). (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

Tabell 10 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2023. Prosjektene som er definert som bomringer, inkluderer for 2023: Bypakke Bergen, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nedre Glomma, Bypakke Nord-Jæren, Bypakke Tenk Tromsø, Bypakke Ålesund, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Oslopakke 3, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen og Vegpakke Harstad. Bompengepakker hvor utbyggingen hovedsakelig skjer på riksveg med mindre tiltak på fylkesveg eller kommunal veg, er definert som riksvegprosjekter. Se Tabell 49 for en komplett liste over hvilke prosjekter som er definert som bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Det var kun små forandringer i fordelingen av passeringer mellom disse typene prosjekter i perioden 2015 til 2018. I forbindelse med oppstart av Oslopakke 3 trinn 2 var det en økning i antall passeringer totalt for bomringene. Økningen for fylkesvegprosjekter i 2020 skyldes i hovedsak oppstart av Nordhordlandspakken. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 startet innkreving i 2021, Bypakke Ålesund i 2022 og Bypakke Tenk Tromsø i 2023, og dette hadde en innvirkning på tallene for bomringer i 2022 og 2023.

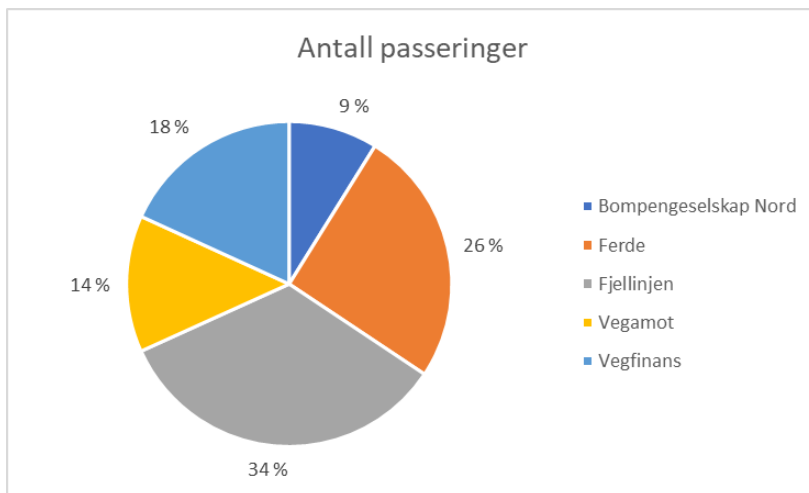
	Bomringer		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
2012	330 617	71,2 %	118 666	25,6 %	14 849	3,2 %
2013	332 754	70,1 %	124 118	26,2 %	17 531	3,7 %
2014	371 213	72,7 %	118 005	23,1 %	21 254	4,2 %
2015	386 971	65,5 %	175 570	29,7 %	28 578	4,8 %
2016	416 328	65,2 %	193 672	30,3 %	28 229	4,4 %
2017	428 653	65,4 %	198 347	30,3 %	27 971	4,3 %
2018	430 800	65,6 %	197 952	30,2 %	27 734	4,2 %
2019	647 957	73,6 %	203 949	23,2 %	28 321	3,2 %
2020	744 787	75,5 %	201 001	20,4 %	40 325	4,1 %
2021	734 203	74,9 %	204 770	20,9 %	41 300	4,2 %
2022	797 201	76,0 %	212 944	20,3 %	38 305	3,7 %
2023	860 857	76,0 %	230 929	20,4 %	40 184	3,5 %

Tabell 10 – Fordeling av antall passeringer i bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter, og andel av totalt antall passeringer de enkelte årene. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

Hvis man ser på en alternativ fordeling av antall passeringer mellom bypakker<sup>9</sup>, andre vegpakker og strekningsvise prosjekter, fordelt på riks- og fylkesvegprosjekter, er fordelingen på henholdsvis 71,3 % (bypakker), 7,3 % (vegpakker), 20,4 % (riksvegprosjekter) og 1,0 % (fylkesvegprosjekter).

<sup>9</sup> Bompengeprosjekter i byområder med byvekstavtaler, belønningsavtaler eller tilskuddsordningen for byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene.

Figur 6 viser hvordan totalt antall passeringer er fordelt mellom bompengeselskapene i 2023.



Figur 6 – Fordeling mellom bompengeselskapene av totalt antall passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving. (Kilde: AutoPASS Analytics).

### 2.2.2 Passeringer med brukeravtale

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

I 2023 brukte alle bomstasjoner på offentlig veg AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Tabell 11 viser andelen passeringer som er tilknyttet en brukeravtale i perioden 2015-2023. Denne avtaleandelen er beregnet fra passeringer i bomstasjonene som bruker AutoPASS, og inkluderer ikke ferjestrekninger med bompengeneinnkreving. I 2023 var denne andelen på 90,6 prosent, en svak nedgang siden 2022, men likevel høyere enn årene før 2021.

Avtaleandelen er noe høyere i bomringer enn i riks- og fylkesvegprosjekter, hvor andelen var henholdsvis 92,4, 83,6 og 92,0 prosent. Brukerne har rabatter som timesregel og passeringstak i

År	Avtaleandel (prosent)
2015	83,9
2016	84,6
2017	84,1
2018	86,6
2019	88,3
2020	89,7
2021 <sup>10</sup>	90,8
2022	90,9
2023	90,6

Tabell 11 – Avtaleandel, dvs. antall passeringer der brukeravtale er registrert i forhold til totalt antall passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

bomringene, og for å få denne rabatten kreves det bruk av gyldig brukeravtale og brikke. Denne typen rabatter finnes også for en del av riks- og fylkesvegprosjektene, men er ikke like utbredt som i bomringer. Flere riks- og fylkesvegprosjekter har passeringstak, men kun et fåtall har timesregel. Krav om avtale for timesregel i bomringene ble avvirket høsten 2023, jf. kapittel 1.1.3.6.

Avtaleandelen for takstgruppe 1 var på 90,1 prosent, mens den var på 98,0 prosent for takstgruppe 2. Det er obligatorisk med bruk av elektronisk brikke for kjøretøy over 3 500 kg som brukes i næringsvirksomhet, og dette fører til at denne andelen er høyere i takstgruppe 2 enn takstgruppe 1.

<sup>10</sup> Avtaleandel for 2021 er basert på passeringer i perioden mai–desember.

Passeringer kan være tilknyttet en gyldig brukeravtale selv om brikken ikke blir registrert ved passering av bomstasjonen. Årsaker til at brikken ikke blir registrert kan være flere, f.eks. feil på brikken (f.eks. utgått batteri), feilplassert brikke, frontruter som forhindrer at brikke blir avlest korrekt, feil på vegkantutstyret eller at bruker ikke har installert brikke i kjøretøyet. Dette betyr at andelen som passerer bomstasjonen som har brukeravtale avviker fra andelen passeringer med brikke. Tabell 12 viser andelen passeringer der avtale var registrert på kjøretøyet, mens brikke ikke ble registrert ved passering i bomstasjonen. Denne andelen har hatt en årlig økning i tidsperioden 2017-2023. Hvis man ser kun på takstgruppe 2, var mer enn 90 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

År	Med avtale, uten brikke (av totalt antall passeringer)	Med avtale, uten brikke (av totalt antall passeringer uten brikke)
2017	10 %	44 %
2018	10 %	47 %
2019	12 %	56 %
2020	14 %	63 %
2021 <sup>11</sup>	17,3 %	65,1 %
2022	19,7 %	68,4 %
2023	21,5 %	69,6 %

Tabell 12 – Andel passeringer med avtale, der brikke ikke er registrert. Oppgitt i prosent av totalt antall passeringer og totalt antall passeringer uten brikke. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

### 2.2.3 Passeringer som ikke belastes bompenger

I henhold til takstretningslinjene<sup>1</sup> gis det fritak eller rabatter til ulike trafikantgrupper, forutsatt bruk av gyldig brukeravtale og brikke. For timesregel var det fra høsten 2023 ikke lenger krav til gyldig avtale i bomringer.

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

Tabell 13 oppgir antall fritakspasseringer og passeringer som ikke blir belastet bompenger på grunn av rabattordninger som timesregel, passeringstak og nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler). Fritak for betaling av bompenger, som f.eks. kollektivtransport i rute, utrykningskjøretøy og forflytningshemmede i bomringer, er oppgitt som en samlet sum. I 2023 utgjorde disse fritakene og rabattene om lag 411 millioner passeringer, som tilsvarer 36 prosent av alle passeringer.

Passeringer med nullutslippskjøretøy er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.4.

<sup>11</sup> Andelene for 2021 er basert på passeringer i perioden mai–desember.

År	Timesregel	Passeringstak	Nullutslippskjøretøy	Fritak	Totalt
2011			0,4		
2012			1,4		
2013			3,6		
2014			11		
2015			22	14	
2016			35	15	
2017			48	16	
2018	70	15	66	16	168
2019	179	22	67	24	291
2020	250	19	45	27	341
2021	258	20	47	26	351
2022	277	24	39	31 <sup>12</sup>	370
2023	320	28	30	33	411

Tabell 13 – Oversikt over antall fritakspasseringer og passeringer som ikke blir belastet bompenger på grunn av ulike rabattordninger. Tall for enkelte kategorier er ikke tilgjengelig for alle år. Oppgitt i millioner passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

Hvis man ser på fordelingen av alle passeringer som ikke ble belastet bompenger i de ulike prosjektene, var 92 prosent av passeringene i bomringer, 5 prosent i riksvegprosjekter og 3 prosent i fylkesvegprosjekter. I bomringene var 44 prosent av passeringene ikke belastet bompenger, mens dette var 8 prosent i riksvegprosjekter og 33 prosent i fylkesvegprosjekter. Alle bomringer har både timesregel og passeringstak, som bidrar til at mange passeringer ikke belastes bompenger. Etter at de fleste 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 har ikke innført betaling for nullutslippskjøretøy. Enkelte fylkesvegprosjekter har timesregel, og de fleste passeringene som ikke belastes bompenger skyldes dette. I tillegg hadde fortsatt enkelte fylkesvegprosjekter 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy i 2023.

Passeringer med kjøretøy som er fritatt betaling av bompenger utgjorde 8,1 prosent av totalt antall passeringer som ikke ble belastet bompenger, og 3,0 prosent av totalt antall passeringer. Det er estimert at verdien på disse passeringene er om lag 600-700 millioner kroner.

Det var en stor årlig økning i perioden 2019-2020 for passeringer som ikke belastes bompenger på grunn av timesregelen. Hovedårsaken til dette er oppstart av Oslopakke 3 trinn 2, i tillegg til oppstart av Bypakke Bergen, Bypakke Nord-Jæren og Nordhordlandspakken.

#### 2.2.4 Nullutslippskjøretøy

I henhold til gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg gis nullutslippskjøretøy 30-100 prosent rabatt i hver takstgruppe avhengig av hva som er bestemt lokalpolitisk for det enkelte bompengeprojektet. For takstgruppe 1 gis rabatten etter fratrukk av brikkerabatt. Det vises til Prop. 87 S (2017-2018) og Innst. 380 S (2017-2018), i tillegg til Prop. 1 S (2022-2023) og Innst. 13 S (2022-2023) for detaljer. Se også kapittel 1.1.3.4.

For bompengeprojektene som hadde innkreving ved utgangen av 2023, hadde 40 prosjekter innført betaling for nullutslippskjøretøy. Se Tabell 54 for en oversikt over hvilke prosjekter dette var, i tillegg til gjeldende takst og rabatt for nullutslippskjøretøy.

<sup>12</sup> Antall fritakspasseringer for 2022 er korrigeret sammenlignet med rapport for 2022 om bompengeselskapenes drift.

Frem til og med april 2021 var det begrensninger ved rapporteringen i bompengeselskapenes sentralsystem som ble brukt til da. Det er derfor ikke oppgitt tall for antall passeringer med nullutslippskjøretøy som betaler bompenge eller totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy før 2021. Etter innføringen av ny systemløsning er totaltall for passeringer med nullutslippskjøretøy tilgjengelig. Se Tabell 14 for en oversikt over totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy fra og med 2021, og Tabell 54 for andelen passeringer med nullutslippskjøretøy i de ulike bompengeprojektene i 2023.

År	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2021 <sup>13</sup>	225	23 %
2022	292	28 %
2023	361	32 %

Tabell 14 – Totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy og andel av totalt antall passeringer. Antall er oppgitt i millioner passeringer. (Kilde: AutoPASS Analytics).

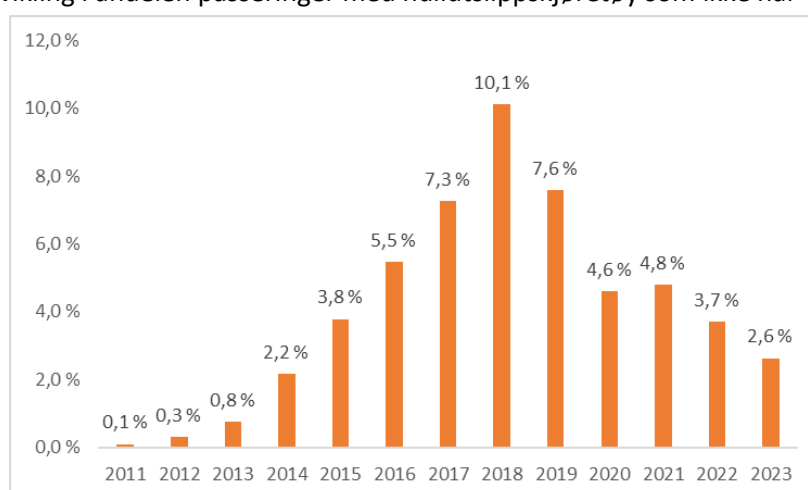
Tabell 15 viser antall passeringer med nullutslippskjøretøy fordelt på takstgruppe 1 og 2, i tillegg til andel nullutslippskjøretøy i de to takstgruppene. Se Tabell 55 for en tilsvarende oversikt fordelt på de ulike bompengeselskapene. Andel passeringer med nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 varierer mye mellom de ulike prosjektene, og den er størst i prosjekter som ligger i områder der man bruker elektriske busser i kollektivtrafikken.

År	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer, takstgruppe 1	Nullutslippskjøretøy – andel, takstgruppe 1	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer, takstgruppe 2	Nullutslippskjøretøy – andel, takstgruppe 2
2022	289 588	29,7 %	2 753	3,8 %
2023	356 267	33,7 %	5 061	6,7 %

Tabell 15 – Antall og andel passeringer med nullutslippskjøretøy, fordelt på takstgruppe 1 og 2. Antall er oppgitt i tusen passeringer. Inkluderer både passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeinnkreving. (Kilder: AutoPASS Analytics og rapportering fra bompengeselskapene).

Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenge hadde en sterk økning fram til 2018. I 2019-2023 ble det innført betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter. Tabell 13 angir antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenge i perioden 2011-2023. Se Figur 7 for en utvikling i andelen passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenge i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011-2023.

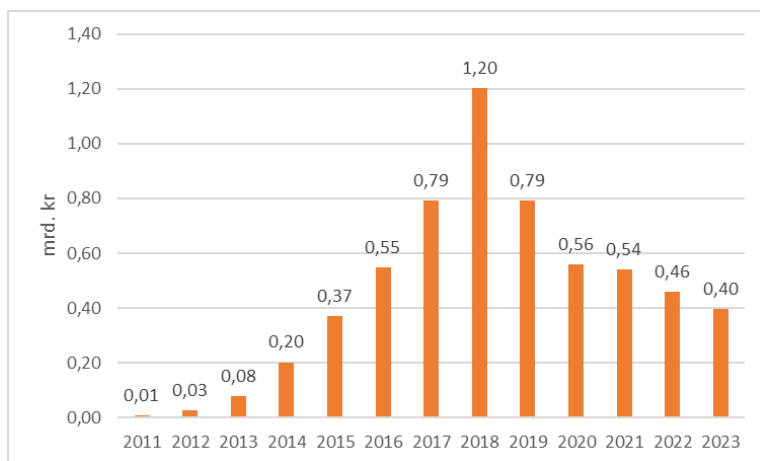
Verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke belastes bompenge, er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt pr. passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 400 millioner kroner i 2023. Dette utgjorde 2,7 prosent av de totale



Figur 7 – Andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke var belastet bompenge i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2011-2023. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

<sup>13</sup> Tall for 2021 er beregnet basert på andel passeringer med nullutslippskjøretøy i perioden mai–desember.

passeringsinntektene. Ettersom det er innført betaling for nullutslippskjøretøy i 2019-2023 i flere prosjekter, er det en reduksjon i denne beregnede verdien i perioden. I løpet av 2019 var det store endringer i enkelte bypakker, som har hatt innvirkning på gjennomsnittlig inntekt pr. passering, og dermed på beregningen av verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy. Dette innebar derfor en ekstra usikkerhetsfaktor for 2019. I 2020 og delvis i 2021 var selve tallgrunnlaget for nullutslippskjøretøy en ekstra usikkerhetsfaktor, som beskrevet over. Figur 8 viser utviklingen på beregnet verdi på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger i perioden 2011-2023<sup>14</sup>.



Figur 8 - Beregnet verdi på passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger. Oppgitt i løpende mrd. kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

Som beskrevet over gis nullutslippskjøretøy 30-100 prosent rabatt i hver takstgruppe. Med noen få unntak gis i dag kjøretøy i takstgruppe 2 en rabatt på 100 prosent. Som sett i Tabell 54 gis i hovedsak kjøretøy i takstgruppe 1 i dag en rabatt på 50 prosent. Dette innebærer at det genereres mindre inntekter fra nullutslippskjøretøy enn konvensjonelle kjøretøy. For 2023 anslås det grovt at passeringssinntektene ville ha vært om lag 2,6 mrd. kr høyere om

nullutslippskjøretøy hadde betalt samme takst som konvensjonelle kjøretøy i takstgruppe 1 og bilsbiler i prosjekter med miljødifferensierte takster. I denne beregningen er det gjort flere forenklinger og forutsetninger: ingen betydelig endring i antall passeringer; kun takstgruppe 1 er inkludert; alle nullutslippskjøretøy har avtale og får 20 prosent rabatt; tatt utgangspunkt i takst ved utgangen av 2023 eller takst som gjaldt ved avslutning av innkrevningen, og det er dermed ikke tatt hensyn til om de innførte betaling for nullutslipp i løpet av året; antar lik andel får rabatt for timesregel og passeringstak som prosjektet hadde i 2023; for prosjekter med flere takster er gjennomsnitt av takstene brukt; takst utenfor rushtid er brukt i prosjekter med tidsdifferensierte takster; takst for bilsbil er brukt i prosjekter med miljødifferensierte takster; bompengeneinnkreving på ferje er ikke inkludert; for prosjekter med 100 % rabatt er verdi på passeringene beregnet med utgangspunkt i gjennomsnittlig inntekt pr. passering.

### 2.2.5 Betalingsgrad og utenlandsregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i bomstasjonene var om lag 25,0 millioner, som tilsvarer 2,2 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Tabell 16 viser antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i perioden 2013-2023, i tillegg til andel av totalt antall passeringer. Det var en reduksjon i antall passeringer i 2020 og 2021 på grunn av stengte grenser i forbindelse med koronasituasjonen.

<sup>14</sup> Beregnet verdi på passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger i 2022 er justert sammenlignet med rapport om bompengeneinnkrevningen i 2022.

År	Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2013	11,2	2,4 %
2014	11,9	2,3 %
2015	16,6	2,8 %
2016	17,6	2,8 %
2017	20,1	3,1 %
2018	19,3	2,9 %
2019	22,7	2,6 %
2020	20,2	2,0 %
2021 <sup>15</sup>	17,7	1,8 %
2022	23,2	2,2 %
2023	25,0	2,2 %

Tabell 16 – Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy og andel av totalt antall passeringer. (Kilder: Euro Parking Collection, Turistløsningen, CS Norge, AutoPASS formidlingsentral, rapporter fra bompengeselskap, AutoPASS Analytics).

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

Bompengeselskapene fakturerer kunder uten brukeravtale, og de kjøper en innkrevningstjeneste for utenlandsregistrerte kjøretøy uten brukeravtale slik at de fleste får faktura på sitt eget språk og kan betale til en bankkonto i eget land. Tabell 17 viser fordelingen mellom passeringer som hadde brukeravtale og de uten avtale, der eier av kjøretøyet ble tilsendt faktura. Denne fordelingen er spesifisert for passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy og takstgruppe 1 og 2. De fleste kjøretøy i takstgruppe 2 har brukeravtale, ettersom de omfattes av ordningen med obligatorisk brikke.

	Passering belastet brukeravtale	Passering belastet eier av kjøretøy
<b>Takstgruppe 1, norsk</b>	91,4 %	8,6 %
<b>Takstgruppe 2, norsk</b>	98,1 %	1,9 %
<b>Takstgruppe 1, utenlandsk</b>	20,0 %	80,0 %
<b>Takstgruppe 2, utenlandsk</b>	96,4 %	3,6 %

Tabell 17 – Andel passeringer i 2023 som ble belastet brukeravtale eller eier av kjøretøyet, spesifisert for begge takstgrupper og om kjøretøy var registrert i Norge eller utlandet. (Kilde: AutoPASS Analytics)

Gjennomsnittlig betalingsgrad, basert på betalingsgrad hos de fem regionale bompengeselskapene, var for norske kjøretøy i takstgruppe 1 uten avtale på 88 prosent, mens takstgruppe 2 hadde en betalingsgrad på 90 prosent. For norskregistrerte kjøretøy har bompengeselskapene tilgang til eierinformasjon, og det skiller derfor ikke mellom betalingsgrad for alle passeringer og passeringene man har tilstrekkelig informasjon til å fakturere. Dette er ikke det samme for utenlandsregistrerte kjøretøy.

For utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale er man avhengig av tilgang til kjøretøyregister i de enkelte land for å ha mulighet til å fakturere eier av kjøretøyet. Det pågår et kontinuerlig arbeid med å få tilgang til kjøretøyregister i ulike land, og å forbedre prosessen med innkreving av bompenger fra utenlandsregistrerte kjøretøy. I 2023 manglet tilgang til kjøretøyregister til enkelte land, blant annet Tyskland og Nederland. Det ble glitt tilgang til kjøretøyregister i Nederland fra mai 2024.

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



Betalingsgraden for utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale var på om lag 49 prosent, og dette er i stor grad på grunn av manglende tilgang til kjøretøyregister. Her skiller man ikke på takstgruppe 1 og 2. Utenlandsregistrerte kjøretøy i takstgruppe 2 uten avtale utgjør dessuten en veldig liten andel, om lag 0,02 prosent av totalt antall passeringer i 2023. Hvis man ser på passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy der det har vært mulig å fakturere eier av kjøretøyet, er betalingsgraden i gjennomsnitt rundt 80-90 prosent. Tabell 18 oppsummerer resultatene for betalingsgrad, og inkluderer også hvordan alle passeringer i 2023 var fordelt på takstgruppe 1 og 2, om det var tilknyttet en avtale til kjøretøyet og om kjøretøyet var registrert i Norge eller i utlandet.

	Andel passeringer	Gjennomsnittlig betalingsgrad, alle passeringer	Gjennomsnittlig betalingsgrad, fakturerte passeringer
<b>Takstgruppe 1, norsk – med avtale</b>	83,8 %	100 %	100 %
<b>Takstgruppe 2, norsk – med avtale</b>	6,0 %	100 %	100 %
<b>Takstgruppe 1, norsk – uten avtale</b>	7,9 %		88 %
<b>Takstgruppe 2, norsk – uten avtale</b>	0,1 %		90 %
<b>Takstgruppe 1, utenlandsk – med avtale</b>	0,3 %	100 %	100 %
<b>Takstgruppe 2, utenlandsk – med avtale</b>	0,6 %	100 %	100 %
<b>Takstgruppe 1, utenlandsk – uten avtale</b>	1,3 %		
<b>Takstgruppe 2, utenlandsk – uten avtale</b>	0,02 %	49 %	80-90 %

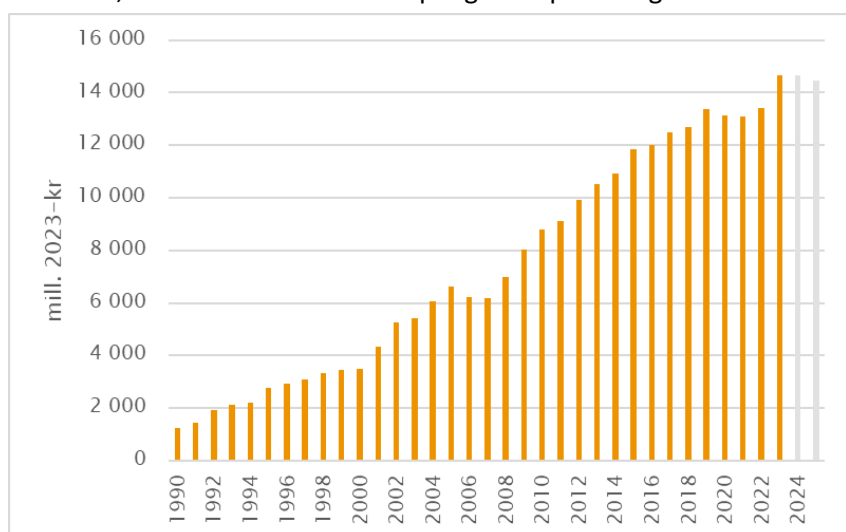
Tabell 18 – Fordeling av alle passeringer i 2023 på takstgrupper, med/uten avtale og nasjonalitet (norsk/utenlandsregistrert kjøretøy). I tillegg er gjennomsnittlig betalingsgrad oppgitt, for alle passeringer og for passeringer som er fakturert til eier av kjøretøyet. (Kilde: AutoPASS Analytics).

Totalt beregnet tap for alle bompengeselskapene på grunn av manglende tilgang til kjøretøyregister var på om lag 140 millioner kroner i 2023. Det skiller ikke på takstgruppe 1 og 2, men dette er i hovedsak tilknyttet takstgruppe 1. Det anslås at rundt to prosent av dette tapet er tilknyttet kjøretøy i takstgruppe 2. Rundt 75 prosent av dette tapet er fra kjøretøy registrert i landene Tyskland (33 %), Polen (19 %), Nederland (9 %), Ukraina (8 %) og Romania (5 %). De resterende 25 prosent er tilknyttet kjøretøy fra flere land. Som nevnt over er det i 2024 gitt tilgang til kjøretøyregister i Nederland. I tillegg gir Polen manuell tilgang til eieropplysninger mot betaling av oppslagsgebyr.

### 2.3 Bompengeinntekter

I 2023 var de totale passeringsinntektene, det vil si innbetalte bompenger fra passeringer i

bomstasjoner og på ferjer med bompengeskilling, på 14,7 milliarder kroner, mens i 2022 var de på 12,7 milliarder kroner. Økningen skyldes i hovedsak inntektsøkning og oppstart av nye bypakker og riksvegprosjekter. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 15,6 milliarder kroner i 2023. Tabell 33 viser utviklingen i passeringsinntekter siden 2002. Tabell 19 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015-2023



Figur 9 – Passeringsinntekter pr. år i perioden 1990-2023, og prognoser for 2024 og 2025, oppgitt i millioner 2023-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013)).

spesifisert for passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, inntekter fra tilleggsavgifter, purregebyr og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner, inkludert tilskudd for reduserte bompenger takster utenfor byområdene, som beskrevet i kapittel 1.1.6. Tilskudd for reduserte bompenger takster inntektsføres fra det tidspunktet takstene er redusert og periodiseres over gjeldende tidsperiode. Ettersom prosjektene som har mottatt dette tilskuddet har redusert takstene, vil det ha en innvirkning på passeringsinntektene, og har derfor ført til at de årlige passeringsinntektene i oppgitt tidsperiode ikke er helt sammenlignbare. Det var først i 2019 at tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og rapporteringen fra selskapene. Før 2019 ble dette gjort noe forskjellig mellom de ulike selskapene. Posten for andre driftsinntekter inkluderer også tilskudd til nedbetaling av resterende lån og avvikling av bompengerekravet for enkelte prosjekter.

År	Passeringsinntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	Passeringsinntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	Bompengerinntekter på ferje	Sum passeringsinntekter	Inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer, utsteder-godtgjørelse	Andre driftsinntekter <sup>16</sup>	Sum driftsinntekter
2015	7 684 408	1 249 609	201 370	9 135 387	192 356	106 375	9 434 118
2016	8 145 453	1 237 505	207 899	9 590 858	228 678	108 427	9 927 963
2017	8 499 657	1 481 378	195 845	10 176 879	245 432	70 273	10 492 585
2018	8 854 272	1 557 629	200 282	10 612 183	173 475	543 780	11 329 438
2019	9 486 142	1 759 303	184 628	11 430 073	142 182	819 301	12 391 556
2020	9 388 739	1 803 970	169 128	11 361 838	93 922	1 634 030	13 089 790
2021	9 768 450	1 811 863	148 629	11 728 941	54 847	2 332 241	14 116 029
2022	10 712 207	1 848 741	151 788	12 712 737	8 851	1 252 795	13 974 383
2023	12 412 923	2 059 555	189 081	14 661 558	9 642	946 904	15 618 104

Tabell 19 – Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompengerinntekter på ferje, inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer og utstedergodtgjørelse, i tillegg til andre inntekter. Oppgitt i løpende 1 000 kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Som beskrevet i kapittel 2.2.1 var det en reduksjon i antall passeringer på grunn av koronatiltakene som ble innført i mars i 2020, og dette gjenspeiles i passeringsinntektene for 2020 og 2021. Enkelte prosjekter har også blitt tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene, som har hatt innvirkning på passeringsinntektene.

I 2023 ble timesregel for alle, uavhengig om kjøretøyet er tilknyttet en avtale, innført, jf. kapittel 1.1.3.6. Ettersom de uten avtale betalte fullpris for alle passeringer, har dette ført til et inntektstap for de prosjektene (bomringene) som har timesregel. Denne endringen har også ført til et noe redusert beløp til tap på krav for fullprispasseringene, som motvirker dette tapet. Dette ble innført august/september i 2023. Det er beregnet en helårsvirkning på netto tap for alle bompengeprojekter med som er påvirket av denne endringen til om lag 500-550 millioner kroner i 2023.

Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 85,5 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 14,5 prosent. Dette er en økning for takstgruppe 1, som vi også ser for antall passeringer. Tabell 20 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2014-2023. Konsekvenser for trafikken på grunn av koronatiltakene antas å ha påvirket denne fordelingen i perioden 2020-2022.

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

År	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 1 (prosent)	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 2 (prosent)
2014	86,7	13,3
2015	85,7	14,3
2016	86,5	13,5
2017	84,9	15,1
2018	84,8	15,2
2019	84,1	15,9
2020	83,6	16,4
2021	84,2	15,8
2022	85,1	14,9
2023	85,5	14,5

Tabell 20 – Fordeling av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Figur 9 viser utviklingen av passeringsinntekter siden 1990 og prognoser for 2024 og 2025, oppgitt i millioner 2023-kroner. I perioden 1990-2023 har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 400 millioner 2023-kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år frem til 2019, og gjennomsnittlig årlig øking for perioden 2008-2023 var om lag 530 millioner 2023-kroner.

Prognosene for passeringsinntekter i 2024 og 2025 er på henholdsvis 15,2 og 15,4 milliarder kroner (løpende). Forventet inntektsøkning i 2024 skyldes i hovedsak oppstart av innkreving for Bypakke Nedre Glomma fase 2, i tillegg til mindre inntektsøkning i flere prosjekter. Det er planlagt oppstart av innkreving for enkelte riksvegprosjekter i løpet av 2025, men tidspunkt er usikkert. Eventuelle inntekter for disse prosjektene vil komme i tillegg til oppgitt prognose for 2025.

Den gjennomsnittlige inntekten pr. passering var på 12,95 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes passeringsinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer som ikke er belastet bompenger. Tabell 21 viser utviklingen siden 2014. Fra og med 2019 har det vært en reduksjon den gjennomsnittlige inntekten pr. passeringer. I denne perioden har antall passeringer som ikke har blitt belastet bompenger økt. Dette skyldes en kraftig økning i antall passeringer som ikke har blitt belastet bompenger på grunn av timesregel, i tillegg til økningen i passeringer med nullutslippskjøretøy. Dette har påvirket utviklingen av gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke er blitt belastet bompenger har gått ned ettersom det er innført betaling for disse kjøretøyene i flere prosjekter, men antall registrerte nullutslippskjøretøy har økt, jf. Statistisk sentralbyrås statistikk om bilparken i Norge. Takstene for nullutslippskjøretøy er lavere enn for konvensjonelle kjøretøy så lenge det er registrert en gyldig brukeravtale<sup>17</sup>, og dette vil derfor også bidra til reduksjonen i gjennomsnittlig inntekt pr. passering.

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

År	Gjennomsnittlig inntekt pr. passering (2023-kr)
2014	21,42
2015	20,03
2016	18,80
2017	19,09
2018	19,33
2019	15,19
2020	13,31
2021	13,36
2022	12,80
2023	12,95

Tabell 21 – Gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Oppgitt i 2023-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics).

Gjennomsnittlig inntekt pr. passering varierte mellom et minimum på 4,5 kroner og et maksimum på 145 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 22 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Gjennomsnittlig inntekt pr. passering, også kalt gjennomsnittstakst, er noe som følges opp nøye for alle bompengeprojekter, jf. kapittel 1.1.5. Tabell 56 viser gjennomsnittstakst for alle prosjekter i 2023.

År	Antall bompengeprojekter				
	0 - 20 kr	20 - 40 kr	40 - 60 kr	60 - 80 kr	≥ 80 kr
2014	14	19	11	3	12
2015	14	19	11	4	9
2016	19	19	11	4	7
2017	18	20	9	4	7
2018	18	20	8	4	7
2019	21	22	5	5	6
2020	20	25	7	5	4
2021	19	22	9	4	2
2022	21	18	8	4	2
2023	24	16	10	2	3

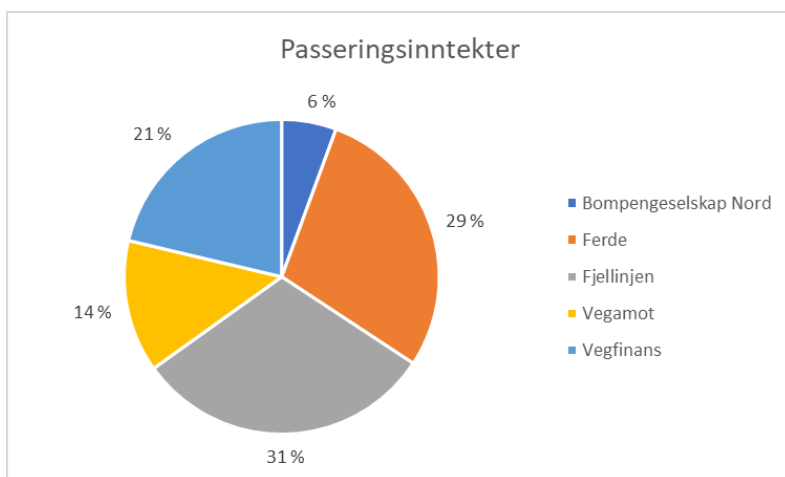
Tabell 22 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Inntekt pr. passering er oppgitt i 2023-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

Tabell 23 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Hvordan prosjektene er definert er listet i Tabell 49 og ytterligere beskrevet i kapittel 2.2.1. På grunn av oppstart innkreving i flere bomringer, har inntektene i denne kategorien økt i perioden 2017-2019. Etter en periode der inntektene i bomringene var påvirket av koronatiltakene, økte de igjen i 2022, også påvirket av oppstart av innkreving i Bypakke Ålesund og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Det har vært en oppstart av flere riksvegprosjekter, i tillegg til at man ser en effekt fra oppheving av koronatiltakene for flere av disse prosjektene også. For fylkesvegprosjekter har det vært en reduksjon i 2021 og 2022 etter at innkrevingen i flere prosjekter ble avsluttet i 2021, i tillegg til at Fosenpakken mottok tilskudd mot å redusere takstene. I 2023 var det en økning i inntekter i alle kategoriene, og det er forventet kun små endringer i fordelingen av inntektene i 2024 og 2025.

	Bomringer		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel
2012	4 063	56,6 %	2 518	35,1 %	596	8,3 %
2013	4 649	59,6 %	2 488	31,9 %	663	8,5 %
2014	5 123	62,0 %	2 412	29,2 %	726	8,8 %
2015	5 263	57,6 %	3 058	33,5 %	814	8,9 %
2016	5 446	56,8 %	3 346	34,9 %	799	8,3 %
2017	5 859	57,6 %	3 503	34,4 %	815	8,0 %
2018	6 490	61,2 %	3 304	31,1 %	817	7,7 %
2019	7 306	63,9 %	3 294	28,8 %	829	7,3 %
2020	7 112	62,6 %	3 353	29,5 %	896	7,9 %
2021	7 227	61,6 %	3 683	31,4 %	819	7,0 %
2022	8 061	63,4 %	3 899	30,7 %	753	5,9 %
2023	9 109	62,1 %	4 684	31,9 %	869	5,9 %

Tabell 23 – Fordeling av passeringsinntekter i bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Figur 10 viser hvordan de totale passeringsinntektene i 2023 er fordelt mellom bompengeselskapene.



Figur 10 – Fordeling av passeringsinntekter mellom bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Som sett tidligere er det flest passeringer i bomringene, og i underkant av to tredjedeler av passeringsinntektene er i denne typen bompengeprosjekter. Det er derimot flest prosjekter på riks- og fylkesveg. Tabell 24 viser hvordan passeringsinntektene i bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter var fordelt på bompengeselskapene.

Bompengeselskap	Bomringer	Fylkesvegprosjekter	Riksvegprosjekter
Bompengeselskap Nord	5,9 %	8,0 %	4,6 %
Ferde	28,4 %	46,8 %	25,8 %
Fjellinjen	49,6 %	0,0 %	0,0 %
Vegamot	12,9 %	35,1 %	11,0 %
Vegfinans	3,2 %	10,2 %	58,6 %
<b>Totalsum</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Tabell 24 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2023 for bomringer, fylkes- og riksvegprosjekter var fordelt på de ulike bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Tabell 25 viser hvordan passeringsinntektene i de ulike bompengeselskapene fordelte seg på bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter.

	Bompengeselskap Nord	Ferde	Fjellinjen	Vegamot	Vegfinans
<b>Bomringer</b>	65,5 %	61,5 %	100,0 %	58,9 %	9,3 %
<b>Fylkesvegprosjekter</b>	8,4 %	9,7 %	0,0 %	15,3 %	2,8 %
<b>Riksvegprosjekter</b>	26,1 %	28,8 %	0,0 %	25,8 %	87,9 %
<b>Totalsum</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Tabell 25 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i bompengeselskapene fordelte seg på bomringer, fylkes- og riksvegprosjekter. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Figur 11 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom fylkene, i henhold til hvordan fylkesinndelingen var i 2023. Enkelte prosjekter går over fylkesgrenser, så i noen tilfeller er to fylker oppgitt. Det var mest inntekter i Oslo og Viken, etterfulgt av Vestland, Trøndelag og Rogaland. I 2023 var det bompengeneinnkreving i alle fylker, i henhold til daværende fylkesinndeling.

	Andel passeringsinntekter
Oslo/Viken	30,8 %
Vestland	13,4 %
Trøndelag	11,0 %
Rogaland	10,8 %
Vestfold og Telemark	6,4 %
Innlandet	6,2 %
Viken/Innlandet	5,8 %
Agder	4,5 %
Nordland	3,2 %
Viken	2,9 %
Møre og Romsdal	2,6 %
Troms og Finnmark	2,4 %
<b>Totalsum</b>	<b>100,0 %</b>

Figur 11 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene i 2023. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

## 2.4 Driftskostnader

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

I 2023 var det 55 bompengeprosjekter som hadde innkreving av bompenger. Driftskostnadene for disse bompengeprojektene var 927 millioner kroner uten avskrivninger og 1 066 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 26 viser utviklingen fra 2013-2023 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 27 viser sum for driftskostnadene eksklusive og inklusive avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til sum for driftskostnader som er eksklusive både avskrivninger og tap på krav. Fra og med 2020 er det gjort noen endringer i rapporteringen fra bompengeselskapene for å sikre at tallene er mest mulig sammenlignbare mellom selskapene. Dette har ført til at deler av kostnadene er flyttet

mellom kostnadspostene lønns- og administrasjonskostnader og innkrevingskostnader. Denne endringen har ingen innvirkning på de totale driftskostnadene, men har ført til at disse kostnadspostene ikke er sammenlignbare med tidligere år.

År	Lønns- og adm.-kostnader	Innkrevingskostnader	Tap på krav	Andre driftskostnader	Avskrivninger på varige driftsmidler
2013	145 111	400 733	107 966	88 670	109 929
2014	128 601	421 808	67 321	75 295	72 552
2015	128 405	507 597	84 694	40 270	158 018
2016	122 907	543 609	74 901	7 921	53 601
2017	128 350	515 853	90 122	32 938	52 015
2018	122 810	568 179	100 379	801	54 410
2019	124 123	577 839	176 209	840	89 121
2020	186 044	567 597	141 338	6 806	106 961
2021	201 159	590 908	128 715	1	122 503
2022	158 617	526 188	215 233	-	136 046
2023	165 716	576 055	185 484	-	138 506

Tabell 26 – Oversikt over de ulike postene for driftskostnader. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Sum driftskostnader ekskl. tap på krav og avskrivninger	Sum driftskostnader ekskl. avskrivninger	Sum driftskostnader
2013	634 514	742 480	852 409
2014	625 704	693 025	765 577
2015	676 272	760 966	918 984
2016	674 437	749 338	802 938
2017	677 141	767 263	819 278
2018	691 789	792 168	846 578
2019	702 801	879 010	968 131
2020	760 447	901 785	1 008 747
2021	792 067	920 783	1 043 286
2022	684 805	900 038	1 036 084
2023	741 771	927 256	1 065 761

Tabell 27 – Oversikt over totale driftskostnader med og uten avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til driftskostnader eksklusive både tap på krav og avskrivninger. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Hvis man ser på de totale driftskostnadene i perioden 2015-2023, var det en stor reduksjon fra 2015 til 2016. I perioden 2016-2018 holdt driftskostnadene seg stabile, før de økte i 2019 og i perioden 2019-2023 holdt seg stabile. Årsaken til at kostnadene i 2015 var på dette nivået skyldes AutoPASS Grindgut-prosjektet. Etter at avtalen for å utvikle et nytt sentralsystem, AutoPASS Grindgut, ble hevet, ble bompengeselskapene anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive aktiverte kostnader tilknyttet dette prosjektet<sup>18</sup>. De totale driftskostnadene i 2015, inklusive avskrivninger, er derfor ikke sammenlignbare med påfølgende år.

Økningen i de totale driftskostnadene fra 2018 til 2019 er hovedsakelig knyttet til bypakkene i Oslo, Bergen og Nord-Jæren, hvor den største økningen er tilknyttet Oslopakke 3. I disse bypakkene var det store endringer i perioden 2018-2019. Økningen var hovedsakelig knyttet til kostnadspostene tap på krav og avskrivninger på varige driftsmidler. På grunn av overføring av vegkantutstyret i forbindelse med bompengereformen, og i tillegg anskaffelser av et stort antall bomstasjoner i bypakkene, var det en økning i avskrivningene. I 2022 var det en reduksjon i driftskostnadene totalt sammenlignet

<sup>18</sup> Bompengeselskapene har ikke rapportert separat for avskrivninger og nedskrivninger av Grindgut-kostnader. Sum for avskrivninger inneholder derfor også disse nedskrivningene, og omtales her kun som avskrivninger.

med 2021. Dette skyldes større reduksjoner i både lønns- og administrasjonskostnader og innkrevingskostnader. Avskrivninger økte noe, som skyldes en økning i de fleste prosjektene. Dette skyldes i stor grad et helt års avskrivning av nye systemløsninger som ble innført i 2021. I 2023 har det totalt sett kun vært mindre endringer, men vi ser en reduksjon i tap på krav.

Det var en økning i innkrevingskostnadene fra 2022 til 2023, på om lag 20 mill. 2023-kr. Innkrevingskostnadene inkluderer utstedergodtgjørelse, som er på 1,75 prosent av netto akseptert transaksjonsbeløp mellom AutoPASS-utsteder og operatør, i henhold til utstederforskriften. Det vil si at kostnader til utstedergodtgjørelse vil øke ved økte inntekter og andel kjøretøy med AutoPASS-avtale. Etter utskillelse av utsteder har dette blitt en betydelig andel av driftskostnadene til bompengeselskapene, og det er en kostnad som bompengeselskapene i liten grad kan påvirke. Tabell 28 viser totalkostnader for utstedergodtgjørelse i perioden 2019-2023. Utskillelsen av utstedere fra bompengeselskapene startet i 2020 og pågikk til 2022.

År	Utstedergodtgjørelse	Andel av innkrevingskostnader	Andel av sum driftskostnader
2019	96 080	17 %	10 %
2020	159 599	28 %	16 %
2021	202 449	34 %	19 %
2022	235 336	45 %	23 %
2023	270 043	47 %	25 %

Tabell 28 – Kostnader til utstedergodtgjørelse, oppgitt i løpende 1000 kr, i tillegg til utstedergodtgjørelsen som andel av både innkrevingskostnader og totalsum for driftskostnader. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene).

En annen kostnadspost som er inkludert i innkrevingskostnadene, er kostnader som ble belastet bompengeselskapene av Statens vegvesen, til utvikling og drift av nye systemløsninger. I 2023 var overgang til nye systemløsninger gjennomført, og kostnadene var i hovedsak tilknyttet drift. Disse var til sammen for bompengeselskapene på om lag 110 millioner kroner. Dette utgjorde 10 prosent av de totale driftskostnadene og 19 prosent av innkrevingskostnadene.

Etter utskillelse av utstedervirksomheten i bompengeselskapene, er det utsteder som krever inn bompenger fra kunder med brukeravtale. Dette har ført til en reduksjon i kostnader knyttet til administrasjon og fakturering. Dette har også ført til at det ikke lenger er risiko for tap på krav mot avtalekunder, og det avsettes ikke for forventet tap for inntekter som kommer fra utsteder. Kostnadsposten tap på krav hadde likevel en betydelig økning i 2022, før den gikk ned igjen i 2023. Dette har flere årsaker. En høyere omsetning fra kunder uten brukeravtale (fullpriskunder) har gitt en økt avsetning for tap på krav, og skyldes spesielt at etter koronarestriksjonene ble opphevet økte antall fullprispaseringer med utenlandsregistrerte kjøretøy. Utstedernes terminering av brukeravtaler med kunder med betalingsutfordringer har også bidratt til økningen, ettersom dette innebærer at disse blir fullpriskunder. I tillegg har enkelte selskap endret sin modell for vurdering av tap på krav, som har hatt innvirkning på totalt avsatt beløp.

I perioden 2017-2022 var bompengeselskapene i en overgangsfase til ny organisering av bompengesektoren, og dette førte til ekstra kostnader for selskapene. I denne perioden var det også store endringer, inkludert etablering av nye bomstasjoner, i enkelte bypakker som medførte kostnader. Dette førte også til økt omsetning og flere kunder, og som igjen førte til at tap på krav økte.

Statens vegvesen var tidligere eier av vegkantutstyret til alle bompengeprojektene, og var ansvarlig for anskaffelsen av dette utstyret. I slutten av 2019 ble eksisterende vegkantutstyr og tilhørende avtaler overført til de regionale bompengeselskapene. På grunn av dette eierforholdet var det ulik praksis mellom bompengeselskapene når det gjelder avskrivninger av utstyret. Dette har ført til



variasjoner i tiden som utstyret har vært avskrevet over og om det i hele tatt har blitt gjort, og dette har da også ført til konsekvenser for totalsummen for driftskostnader. På bakgrunn av dette er det mest hensiktsmessig å utelukke avskrivningene når man skal se på utviklingen av driftskostnadene.

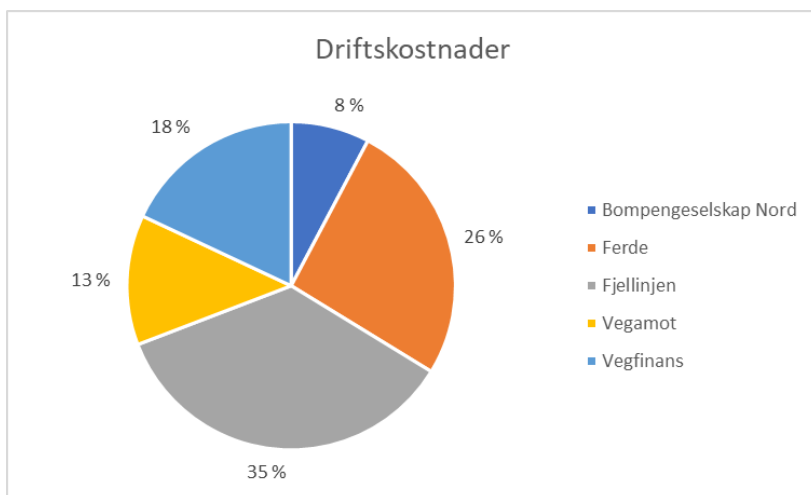
En annen faktor som gjør det utfordrende å sammenligne utviklingen på driftskostnadene er at det er gjort flere endringer på tap på krav de siste årene. Fra og med 2013 ble bompengeselskapene pålagt å kostnadsføre alle tap på krav som egen linje i regnskapet, under andre driftskostnader. Tap på krav ble deretter definert som tapt inntekt som følge av manglende betaling, og skal i samsvar med Regnskapsloven klassifiseres som kostnad i regnskapet. Denne endringen ble gjennomført for de fleste selskapene i løpet av et par år. I de påfølgende årene har flere selskaper gjort endringer i sine måter for avsetningen av tap på krav. Dette har ført til store svingninger i resultatene for tap på krav fra et år til det neste. Nye beregningsmetoder for tap på krav har også for enkelte prosjekter bidratt til at et høyere beløp er avsatt, og dermed har denne kostnadsposten økt. Ved en høyere omsetning og flere kunder, vil også denne posten bli justert opp. Utskillelse av utstedervirksomheten har også påvirket denne kostnadsposten, som beskrevet over. Utviklingen av tap på krav er oppgitt i Tabell 26, mens tap på krav som andel av passeringsinntekter og driftskostnader eksklusive og inklusive avskrivninger er oppgitt i Tabell 29.

År	Tap på krav som andel av passeringsinntekter	Tap på krav som andel av driftskostnader, ekskl. avskrivninger	Tap på krav som andel av driftskostnader, inkl. avskrivninger
2013	1,4 %	15 %	13 %
2014	0,8 %	10 %	9 %
2015	0,9 %	11 %	9 %
2016	0,8 %	10 %	9 %
2017	0,9 %	12 %	11 %
2018	0,9 %	13 %	12 %
2019	1,5 %	20 %	18 %
2020	1,2 %	16 %	14 %
2021	1,1 %	14 %	12 %
2022	1,7 %	24 %	21 %
2023	1,3 %	20 %	17 %

Tabell 29 – Tap på krav som andel av passeringsinntekter og som andel av driftskostnader ekskl. og inkl. avskrivninger. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

På grunn av utfordringene med sammenligning av resultatene for tap på krav og avskrivninger, er utvikling av driftskostnader eksklusive disse to postene oppgitt i Tabell 27. Denne summen inkluderer da kostnadene knyttet til lønn, administrasjon og innkreving. Det er innkrevingskostnadene som utgjør den største andelen av de totale driftskostnadene. Hvis man sammenligner driftskostnader eksklusive avskrivninger og tap på krav mellom 2022 og 2023, har kostnadene økt med om lag 19 mill. 2023-kr. Hvis man utelukker kostnader til utstedergodtgjørelse, har det vært en reduksjon med om lag 3 mill. 2023-kr. Det har vært en reduksjon i omtrent to-tredjedeler av prosjektene sammenlignet med 2022, mens de resterende prosjektene har hatt en økning.

Figur 12 viser fordelingen av driftskostnadene mellom de regionale bompengeselskapene i 2023. Figuren viser totale driftskostnader, inklusive avskrivninger.



Figur 12 – Fordeling av driftskostnader mellom bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### 2.4.1 Driftskostnader pr. passering

Tabell 30 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering i perioden 2002-2023. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og tall for perioden 2012-2023 er beregnet fra alle bompengeprojekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er oppgitt i tusen 2023-kroner. Driftskostnad pr. passering for alle bompengeprojekter med innkreving var 0,94 kroner i 2023, en reduksjon på 10 øre sammenlignet med 2022.

År	Antall passeringer (1 000)	Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) (1 000 2023-kr)	Gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering (2023-kr)
2002	228 254	691 290	3,03
2003	239 229	681 853	2,85
2004	267 340	721 499	2,70
2005	295 014	747 846	2,53
2006	275 086	760 087	2,76
2007	292 622	746 948	2,55
2008	319 574	835 770	2,62
2009	368 959	1 041 407	2,82
2010	418 546	1 125 684	2,69
2011	441 716	1 136 281	2,57
2012	464 132	1 101 821	2,37
2013	474 403	1 151 952	2,43
2014	510 472	1 013 472	1,99
2015	591 119	1 191 003	2,01
2016	638 229	1 004 448	1,57
2017	654 971	1 006 431	1,54
2018	656 486	1 012 145	1,54
2019	880 228	1 132 399	1,29
2020	986 114	1 165 184	1,18
2021	980 273	1 164 598	1,19
2022	1 048 450	1 093 457	1,04
2023	1 131 971	1 065 761	0,94

Tabell 30 – Oversikt over antall (1 000) passeringer, driftskostnader og driftskostnad pr. passering, oppgitt i 2023-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og rapportering fra bompengeselskapene i perioden 2012-2023).

Hvis man beregner driftskostnad pr. passering uten avskrivninger, får man 0,82 kroner for alle prosjektene med innkreving. Dette nøkkeltallet har gradvis blitt redusert siden 2013, se Tabell 31. I denne tabellen er også driftskostnad pr. passering beregnet hvor man kun har inkludert kostnader knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader. Kostnader til tap på krav og avskrivninger er dermed utelatt. Dette var på 0,66 kroner i 2023, og man ser her en reduksjon omtrent hvert år i denne perioden. Etter tre år med stabile tall på dette nøkkeltallet for årene 2019–2021, var det en reduksjon på 23 prosent fra 2021 til 2022, og igjen en mindre reduksjon i 2023.

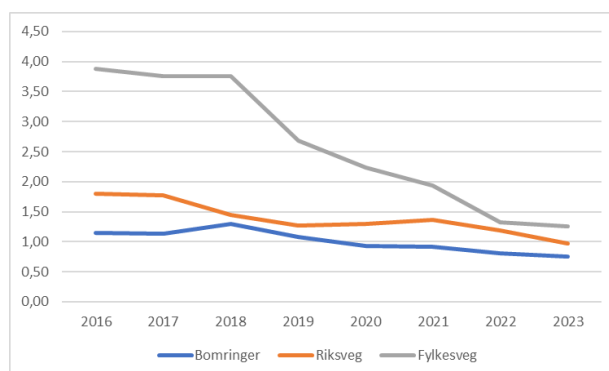
År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2023-kr	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger og tap på krav) pr. passering, 2023-kr
2013	2,12	1,81
2014	1,80	1,62
2015	1,67	1,48
2016	1,47	1,32
2017	1,44	1,27
2018	1,44	1,26
2019	1,17	0,93
2020	1,06	0,89
2021	1,05	0,90
2022	0,91	0,69
2023	0,82	0,66

Tabell 31 – Driftskostnad pr. passering, ekskl. avskrivninger og tap på krav. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Som sett i Tabell 10 skjer de fleste passeringer i bomringer og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad (eksklusive avskrivninger) pr. passering. For bomringene var driftskostnadene pr. passering i 2023 på 0,76 kroner, for riksvegprosjekter 0,97 kroner og for fylkesvegprosjekter 1,26 kroner. Tabell 32 viser utvikling på disse tallene i perioden 2016–2023, og vi ser i Figur 13 at forskjellene mellom de ulike kategoriene gradvis har blitt mindre i løpet av denne perioden.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2023-kr		
	Bomringer	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	1,15	1,80	3,88
2017	1,13	1,77	3,76
2018	1,29	1,45	3,76
2019	1,07	1,26	2,68
2020	0,93	1,29	2,23
2021	0,91	1,36	1,93
2022	0,81	1,18	1,33
2023	0,76	0,97	1,26

Tabell 32 – Driftskostnader pr. passeringer, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2023-kr. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

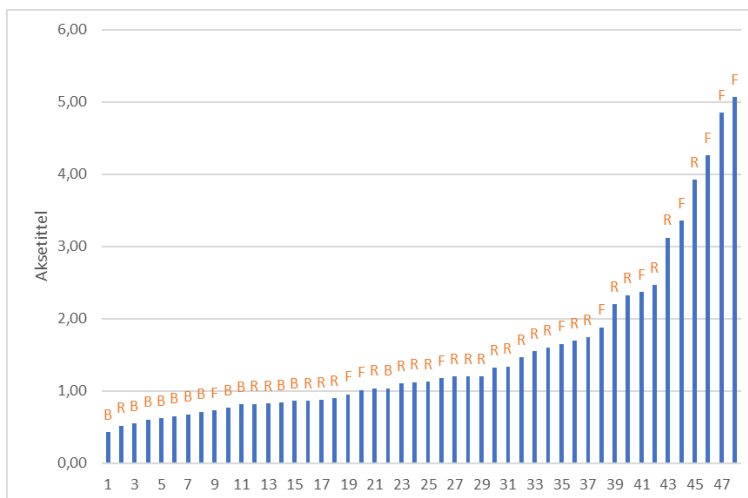


Figur 13 – Utvikling på driftskostnader pr. passeringer, ekskl. avskrivninger, for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2023-kr. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og det har også vært disse prosjektene som har lavest årsdøgntrafikk. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årsdøgntrafikk, og det er også i disse driftskostnadene pr. passering er lavest. Figur 14 viser kostnad pr. passering (eksklusive avskrivninger) for alle prosjekter med innkreving hele året, og som kun hadde innkreving i bomstasjon på veg. Det er spesifisert om prosjektet er en bomring (B),

riks (R)- eller fylkesvegprosjekt (F). Som vi ser fra figuren har om lag 80 prosent av prosjektene en kostnad pr. passering på under to kroner, og blant disse er alle bomringene. Omtrent halvparten av fylkesvegprosjektene har en kostnad pr. passering på over to kroner.

Som beskrevet over, er driftskostnader pr. passering lavest for de prosjektene som har et høyt antall passeringer. Antall passeringer økte med 34 prosent fra 2018 til 2019 og med 12 prosent fra 2019 til 2020. Det var kun små forskjeller fra 2020 til 2021, mens det var en større økning på sju prosent fra 2021 til 2022 og åtte prosent fra 2022 til 2023. Økningen fra 2019 var i hovedsak på grunn av oppstart av Oslopakke 3 trinn 2. I tillegg bidro oppstart av Bypakke Bergen og Bypakke Nord-Jæren. Likevel om det har vært en økning i antall passeringer, har det vært små årlige reduksjoner i driftskostnader totalt sett fra 2020. Stordriftsfordelene har også ført til en betydelig reduksjon i driftskostnader pr. passering. En innføring av store bomringer og flere bomstasjoner vil føre til flere passeringer. De fleste passeringer på landsbasis vil dermed være i byområdene, og som en konsekvens vil dette nøkkeltallet reduseres.



Figur 14 – Driftskostnad pr. passeringer (eksklusive avskrivninger) pr. prosjekt for 2023. Om prosjektet er en bomring (B), et riksvegprosjekt (R) eller fylkesvegprosjekt (F) er spesifisert. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### 2.4.2 Driftskostnader som andel av passeringsinntekter

Tabell 33 viser en oversikt over passeringsinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringsinntektene i perioden 2002-2023, for alle bompengeprosjekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter var i 2023 på 7,3 prosent, og var til sammenligning på 8,1 prosent i 2022.

År	Passeringsinntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter
2002	3 192 419	419 788	13,1 %
2003	3 364 916	424 580	12,6 %
2004	3 786 532	450 937	11,9 %
2005	4 208 432	474 905	11,3 %
2006	4 043 762	493 822	12,2 %
2007	4 044 918	488 744	12,1 %
2008	4 741 361	567 498	12,0 %
2009	5 584 484	722 396	12,9 %
2010	6 253 077	799 965	12,8 %
2011	6 564 652	818 017	12,5 %
2012	7 177 751	798 310	11,1 %
2013	7 799 398	852 409	10,9 %
2014	8 260 832	765 578	9,3 %
2015	9 135 387	918 984	10,1 %
2016	9 590 858	802 938	8,4 %
2017	10 176 879	819 278	8,1 %
2018	10 612 183	846 578	8,0 %
2019	11 430 073	968 131	8,5 %
2020	11 361 838	1 008 747	8,9 %
2021	11 728 941	1 043 286	8,9 %
2022	12 712 737	1 036 084	8,1 %
2023	14 661 558	1 065 761	7,3 %

Tabell 33 – Oversikt over passeringssinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringssinntektene, inkludert avskrivninger. Tallene er oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og rapportering fra bompengeselskapene i perioden 2012-2023).

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av passeringssinntektene på 6,3 prosent. Se Tabell 34 for resultater fra 2015-2023. Tabell 34 inneholder resultater for driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av passeringssinntekter, 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 passeringssinntektene. 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 3, og det er en ulik fordeling av bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter mellom de ulike bompengeselskapene, som oppgitt i Tabell 49. Det var først i 2019 at dette tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og i rapporteringen fra alle bompengeselskap. Før 2019 ble dette gjort noe forskjellig mellom de ulike selskapene.

År	Driftskostnader (ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av passeringsinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og tilskudd	Driftskostnader (inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og tilskudd
2015	7,4 %	8,3 %	-	-
2016	7,0 %	7,8 %	-	-
2017	6,7 %	7,5 %	-	-
2018	6,5 %	7,5 %	-	-
2019	6,1 %	7,7 %	7,3 %	8,1 %
2020	6,7 %	7,9 %	7,4 %	8,3 %
2021	6,8 %	7,9 %	7,5 %	8,4 %
2022	5,4 %	7,1 %	6,8 %	7,8 %
2023	5,1 %	6,3 %	6,1 %	7,0 %

Tabell 34 – Driftskostnader (ekskl. avskrivninger og ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av passeringsinntekter for perioden 2015-2023, og driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, for 2019-2023. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Det er store forskjeller på bompengeneinnkrevingen i bomringene og de strekningsvise prosjektene på riks- og fylkesveg. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter for disse tre kategoriene er oppgitt i Tabell 35 for perioden 2016-2023.

For riksvegprosjektene har driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter hatt en årlig reduksjon fra 2016–2020, og igjen i 2022 og 2023. For fylkesvegprosjektene har dette nøkkeltallet variert mer, og det fikk en kraftig reduksjon i både 2019 og 2022–2023. For bomringene har det vært en årlig økning i perioden 2017–2020, før det ble en reduksjon fra 2021–2023. Det er en mer utbredt bruk av rabattordninger i bypakkene, spesielt timesregel. I tillegg har en betydelig andel passeringer i flere bypakker ikke blitt belastet bompenger ettersom de var registrert som nullutslippskjøretøy. Ettersom mange prosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy de siste årene, har andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger blitt redusert. Likevel om nullutslippskjøretøy betaler for passeringer i bomstasjonene, er takstene lavere enn for takstene i takstgruppe 1 for konvensjonelle kjøretøy, og disse genererer derfor mindre inntekter pr. passering. I 2023 var 44 prosent av passeringene i bomringene ikke belastet bompenger, jf. kapittel 2.2.3. Det har da innvirkning på inntektene og at andelen driftskostnader av passeringsinntekter var høyere i bomringer enn i riksvegprosjekter, likevel om driftskostnad pr. passering var lavest i bomringene. Oslopakke 3 gjennomførte store endringer i sitt innkrevingssystem i 2019, og dette førte til en vesentlig økning i antall passeringer. Denne endringen førte også til en økning i driftskostnader, men det var kun en liten økning i passeringsinntektene dette året. På grunn av størrelsen på dette prosjektet, vil det da ha en betydelig innvirkning på totalresultatet, i tillegg til dette nøkkeltallet spesifisert for bypakker.

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter		
	Bomringer	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	7,0 %	8,3 %	10,9 %
2017	6,8 %	8,2 %	10,5 %
2018	7,2 %	7,3 %	10,7 %
2019	8,1 %	6,7 %	7,8 %
2020	8,4 %	6,7 %	8,7 %
2021	8,3 %	6,8 %	8,7 %
2022	7,6 %	6,1 %	6,4 %
2023	7,2 %	4,8 %	5,8 %

Tabell 35 – Driftskostnader som andel av passeringsinntekter, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

## 2.5 Låne- og innskuddsforvaltning

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

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

### 2.5.1 Lånegjeld og finanskostnader og -inntekter

Ved utgangen av 2023 var det 50 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkrevning, hadde avsluttet bompengeneinnkrevningen, eller var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var

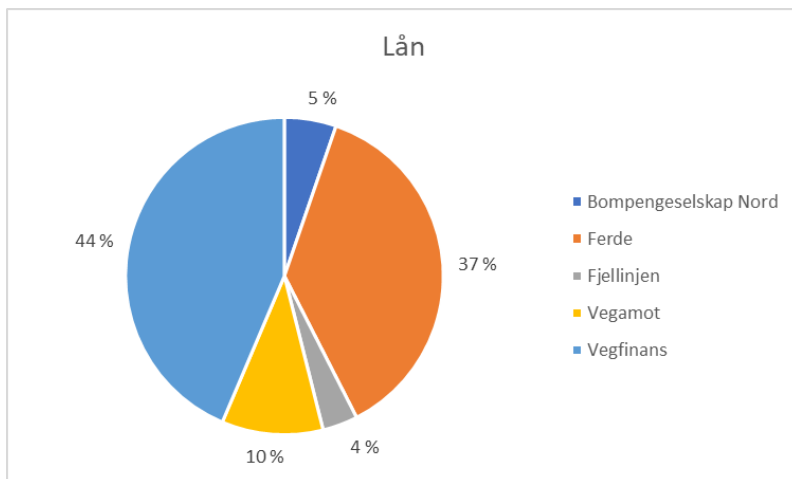
År	Antall prosjekter	Lånegjeld pr. 31.12 (1 000 kr, løpende)
2002	37	9 806 321
2003	44	10 972 673
2004	44	10 753 694
2005	41	11 428 003
2006	42	11 982 258
2007	40	12 014 971
2008	40	12 367 780
2009	47	16 874 586
2010	46	19 353 163
2011	39	22 175 302
2012	50	28 160 465
2013	46	35 544 839
2014	46	43 058 837
2015	52	48 434 525
2016	50	51 948 048
2017	59	55 862 836
2018	64	58 164 056
2019	61	61 193 901
2020	55	63 124 297
2021	46	60 938 561
2022	47	59 468 190
2023	50	64 186 261

Tabell 36 – Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: Riksrevisjonens undersøkelse av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, rapporter fra bompengeselskapene for 2012-2023).

på 64,2 milliarder kroner, som er en økning på 4,7 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 36 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002–2023.

I perioden 2002–2023 har den gjennomsnittlige økningen i bompengeselskapenes lån pr. år vært på om lag 2,6 milliarder kroner. I både 2021 og 2022 var det en reduksjon i den totale lånegjelden, og dette skjedde sist i 2004. I 2023 var det igjen en økning. Hvis man ser på de ti siste årene, er gjennomsnittlig økning pr. år om lag 2,9 milliarder kroner.

Figur 15 viser fordelingen av totalsummen av alle lån pr. 31.12.2023 mellom de regionale bompengeselskapene.



Figur 15 – Fordeling av totalsummen av bompengeselskapenes lån pr. 31.12.2023. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Totale finanskostnader i 2023 utgjorde 2,1 milliarder kroner, mens finansinntektene var på 397 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1,7 milliarder kroner, som er en økning på 671 millioner kroner sammenlignet med 2022. Økningen i finansinntekter i perioden 2020-2022 skyldes gevinst ved salg av utstedervirksomhetene til alle bompengeselskapene, og det har i 2022 og 2023 vært en økning i innskuddsrentene. Utstedervirksomheten til Fjellinjen ble solgt i 2020, Ferde og Vegamot i 2021, og Vegfinans og Bompengeselskap Nord i 2022<sup>19</sup>. Til sammen utgjorde dette 809 millioner kroner. Bompengeselskapene har ikke ført disse inntektene på samme måte i sine årsregnskap. De er i denne rapporten oppgitt som finansinntekter i stedet for andre driftsinntekter, og er dermed håndtert likt for alle bompengeselskapene. Det vil derfor forekomme avvik sammenlignet med årsregnskapene for enkelte av selskapene. På grunn av gevinsten ved salg av utstedervirksomhetene er det ikke hensiktsmessig å sammenligne netto finanskostnader for 2020-2022 med tidligere år eller mellom de enkelte bompengeselskapene. Se Tabell 37 for en oversikt over finanskostnader og –inntekter i perioden 2002–2023.

<sup>19</sup> Før bompengereformen var det bompengeselskapene som hadde rollen som utstedere av AutoPASS-brikker. Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften) trådte i kraft 1.1.2019, og bompengeselskapene skal i fremtiden ikke drive utstedervirksomhet, noe som også er regulert i bompengeselskapene med de regionale bompengeselskapene. Det var likevel gitt unntak til at de kunne gjøre dette i en overgangsfase. Statens vegvesen ga i henhold til utstederforskriften de regionale bompengeselskapene en tidsbegrenset dispensasjon til å drive utstedervirksomhet. Utstedervirksomhetene til alle bompengeselskapene ble solgt i perioden 2020–2022. Gevinsten fra salget ble fordelt på de ulike bompengeprojektene.



År	Antall prosjekter	Finanskostnader (1 000 kr)	Antall prosjekter	Finansinntekter (1 000 kr)	Netto finanskostnader (1 000 kr)
2002	40	673 180	40	83 681	589 499
2003	49	552 083	47	78 053	474 030
2004	51	392 405	48	41 762	350 643
2005	52	324 905	47	45 677	279 228
2006	51	381 250	50	61 536	319 714
2007	49	511 805	49	161 878	349 927
2008	52	670 185	51	170 482	499 703
2009	54	485 923	54	74 219	411 704
2010	57	517 625	57	74 150	443 475
2011	44	662 170	50	92 493	569 677
2012	53	906 334	57	133 402	772 932
2013	55	928 170	60	142 636	785 534
2014	53	1 049 393	58	152 807	896 586
2015	51	1 329 565	60	123 495	1 206 070
2016	51	1 297 707	60	105 027	1 192 680
2017	59	1 283 654	66	78 950	1 204 704
2018	62	1 309 997	66	61 560	1 248 438
2019	66	1 608 827	70	82 552	1 526 274
2020	66	1 631 091	67	272 239	1 358 852
2021 <sup>20</sup>	63	1 060 922	64	478 470	582 452
2022	50	1 431 965	56	419 355	1 012 610
2023	49	2 080 892	58	397 127	1 683 765

Tabell 37 – Utvikling i finanskostnader og –inntekter, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, rapporter fra bompengeselskapene for 2012-2023).

Bompengeselskapene har en aktiv forvaltning av sine låneporteføljer, der de ser etter de beste og mest konkurransedyktige finansieringsløsningene som tilbys i markedet for å minimere finanskostnadene. Selskapene låner i markedet ved å utstede sertifikat- og obligasjonslån, i tillegg til opptak av ordinære lån. Fastrentelån og rentebytteavtaler blir brukt for å redusere renterisikoen. Andelen av lånene som er sikret til fast rente varierer noe mellom de ulike selskapene, men ligger mellom 30-88 % for de enkelte bompengeprojektene i 2023. De siste årene har enkelte av selskapene utstedt grønne lån/obligasjoner, mens andre ser på mulighetene for å gjøre dette. Grønne lån og obligasjoner gir vanligvis lavere rente enn vanlige lån og obligasjoner. For å øke andelen av grønn finansiering må man ha kvalifiserte prosjekter/deler av prosjekter som er innenfor det grønne rammeverket. Dette kan være infrastruktur knyttet til kollektivtransport, som f.eks. Bybanen i Bergen, og gang- og sykkelveier.

### 2.5.2 Rentevilkår

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

Rentevilkår pr. 31.12.2023 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 51, der det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til prosjektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte prosjektene fordeler sin

<sup>20</sup> Inkluderer kompensasjon til Ferde fra Statens vegvesen på 114 millioner kroner til prosjektet rv 13 Ryfast til dekning av finanskostnader i forbindelse med forsinket oppstart av bompengeskjevingen. Kompensasjonen er ført som reduksjon av finanskostnad for 2021.

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

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapenes samlede lån pr. 31.12.2023 var 4,96 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de prosjektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 4,36 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike prosjektene, var gjennomsnittlig lånerente 4,93 prosent, og 4,20 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2013-2023 er gitt i Tabell 38 og Tabell 39.

År	Vektet effektiv lånerente				
	< 2 %	2 – 3 %	3 – 4 %	4 – 5 %	≥ 5 %
2013	6	32	3	6	5
2014	17	24	0	6	4
2015	45	4	1	5	1
2016	40	9	1	4	2
2017	52	3	2	1	1
2018	50	10	2	1	1
2019	14	44	1	2	0
2020	54	1	0	0	0
2021	42	4	0	0	0
2022	0	3	39	5	0
2023	0	1	3	10	36

Tabell 38 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer)				
	< 2 %	2 – 3 %	3 – 4 %	4 – 5 %	≥ 5 %
2013	1	17	15	11	7
2014	5	13	11	10	9
2015	20	8	11	12	5
2016	20	6	13	11	5
2017	24	12	12	3	7
2018	28	12	13	8	3
2019	10	30	11	8	2
2020	34	15	3	1	2
2021	29	14	1	2	0
2022	0	8	33	5	1
2023	0	1	12	29	8

Tabell 39 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2013-2023 er oppgitt i Tabell 40. Man ser her at de beregnede gjennomsnittlige lånerentene er lavere i 2020 enn i foregående år. Finansmarkedene ble berørt av koronapandemien, og i mars og april dette året var det en sterk økning i lånerentene. Styringsrenten ble satt til null, og i løpet av året falt rentenivået. Dette bidro til lavere finanskostnader, og motvirket dermed noe av inntektsbortfallet på grunn av redusert trafikk som følge av koronatiltakene i både 2020 og 2021. I 2022 og 2023 økte derimot rentene i markedet, som førte til en høyere gjennomsnittlig rente for bompengeselskapene. Rentesikring på deler av gjelden har bidratt til å dempe totaleffekten fra de økende rentene.

År	Gjennomsnittlig effektiv lånerente pr. 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente pr. 31.12	Gjennomsnittlig effektiv lånerente pr. 31.12, inkl. sikringer	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente pr. 31.12, inkl. sikringer
2013	2,86 %	2,77 %	3,66 %	3,62 %
2014	2,63 %	2,57 %	3,66 %	3,60 %
2015	2,08 %	2,02 %	3,12 %	3,21 %
2016	2,16 %	2,13 %	3,10 %	3,18 %
2017	1,73 %	1,71 %	2,74 %	2,85 %
2018	1,91 %	1,93 %	2,67 %	2,86 %
2019	2,27 %	2,40 %	2,79 %	2,92 %
2020	1,02 %	1,07 %	1,87 %	1,92 %
2021	1,37 %	1,40 %	1,90 %	1,95 %
2022	3,64 %	3,63 %	3,42 %	3,34 %
2023	4,96 %	4,93 %	4,36 %	4,20 %

Tabell 40 – Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt pr. 31.12. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

### 2.5.3 Innskudd og innskuddsvilkår

Bompengeselskapene hadde totalt 5,5 milliarder kroner i bankinnskudd og andre finansielle plasseringer pr. 31.12.2023. Dette er en reduksjon på om lag 0,6 milliarder kroner sammenlignet med 2022. Det meste av innskuddene er tilknyttet bompengepakker med pågående bygging av vegprosjekter og dermed løpende rekvireringer fra oppdragsgiver. I tillegg bidrar prosjekter som fortsatt er under bygging og har enda ikke startet innkreving, og dermed er i en fase der de tar opp lån. Dette viser til status ved utgangen av året, og det er vanlig at totale innskudd varierer gjennom året. Variasjonene er forårsaket av tidspunkt for rekvisisjoner fra oppdragsgiver for utbyggingsprosjektene, i tillegg til låneopptak og låneforfall.

Tabell 41 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2002–2023.

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 5,22 prosent pr. 31.12.2023. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 5,27 prosent. Tabell 42 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2013-2023. Tabell 43 viser en oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2013-2023.

År	Antall prosjekter	Sum innskudd pr. 31.12 (1 000 kr)
2002	40	688 635
2003	47	1 319 312
2004	48	1 492 451
2005	47	1 405 827
2006	50	1 891 558
2007	49	2 208 547
2008	51	2 299 684
2009	54	1 624 865
2010	57	2 398 153
2011	44	3 311 965
2012	52	3 721 703
2013	54	5 285 766
2014	49	5 494 892
2015	53	5 066 621
2016	58	5 613 370
2017	64	5 105 265
2018	67	3 432 224
2019	71	3 270 381
2020	57	5 610 992
2021	59	7 284 057
2022	56	6 152 023
2023	53	5 512 090

Tabell 41 – Utvikling i innskudd, oppgitt i løpende 1 000-kroner. Inkluderer også andre finansielle investeringer/plasseringer. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2010, rapporter fra bompengeselskapene for 2011-2023).

År	Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente pr. 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv innskuddsrente pr. 31.12
2013	2,22 %	2,51 %
2014	1,95 %	2,24 %
2015	1,26 %	1,54 %
2016	1,12 %	1,36 %
2017	0,97 %	0,99 %
2018	1,12 %	1,20 %
2019	1,77 %	1,79 %
2020	0,68 %	0,56 %
2021	1,41 %	1,47 %
2022	3,73 %	3,80 %
2023	5,22 %	5,27 %

Tabell 42 – Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt pr. 31.12. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Innskuddsrente			
	< 1 %	1 – 2 %	2 – 3 %	≥ 3 %
2013	3	11	39	4
2014	4	21	26	0
2015	20	28	11	0
2016	23	33	5	0
2017	46	14	0	1
2018	15	49	1	0
2019	5	48	17	0
2020	56	0	0	0
2021	0	58	0	0
2022	0	0	0	56
2023	0	0	0	53

Tabell 43 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

## 2.6 Status på innkrevingsstid

I 2023 ble bompengennektingen avsluttet for prosjektene Bypakke Nedre Glomma fase 1 og E6 Trondheim – Stjørdal. En kort beskrivelse av innkrevingsperiodene for disse prosjektene:

- Bypakke Nedre Glomma fase 1: Bompengennektingen startet 15. november 2019 og finansierte fase 1 i Bypakke Nedre Glomma i Østfold fylke. Utbyggingen inkluderte prosjektet rv 110 Ørebekk – Simo i Fredrikstad, i tillegg til kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende både i Fredrikstad og Sarpsborg, jf. Prop. 50 S (2014-2015) og Innst. 169 S (2014-2015). Bompengennektingen for fase 1 pågikk i 3,5 år, til 31. mai 2023, og ble avløst av Bypakke Nedre Glomma fase 2, jf. Prop. 41 S (2022-2023) og Innst. 266 S (2022-2023).
- E6 Trondheim – Stjørdal: Bompengennektingen på strekningen E6 Trondheim – Stjørdal startet i 1988, jf. St. prp. nr. 124 (1986-87) og Innst. S. nr. 74 (1987-88). Bompengennektingen har finansiert etappevis utbygging av på strekningen, og har senere blitt videreført med blant annet finansiering av ny Nidelv bru, jf. St. prp. nr. 68 (2006-07) og Innst. S. nr. 207 (2006-2007). Oppstart av bompengennekting i dette prosjektet skjedde i tiden da elektronisk innkrevning først ble innført i Norge, og bomstasjonen på denne strekningen var en av de første i Norge som fikk et abonnementsfelt til betaling. Bompengennektingen ble avsluttet 31. oktober 2023. Samtidig startet innkrevningen for prosjektet E6 Ranheim – Åsen på samme strekning.

Tabell 52 viser tidspunkt for avslutning av bompengeneinnkrevningen som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet avslutningstidspunkt i henhold til prosjektenes status i juni 2024.

Pr. i dag er status for enkelte bompengeprosjekter at det vurderes om det er behov for å gjøre tiltak for at prosjektene skal klare å innfri sine forpliktelser innenfor den tidsrammen som er gitt i stortingsproposisjonene. En kort status for disse bompengeprojektene:

- E6 Ringebru – Otta (strekningen Frya – Sjøa): Inntektene for E6 Ringebru – Otta har vært lavere enn forventet og prognosene viser at selv etter innføring av betaling for nullutslippskjøretøy fra november i 2021, samt ekstraordinært tilskudd på 231,5 mill. kr bevilget i 2022, vil prosjektet ha behov for to år utvidet innkrevningstid. Hovedårsaken er lavere trafikk enn forutsatt og en høyere andel trafikk enn beregnet har flyttet over til sideveg hvor det er lavere takst. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkrevning i inntil fem år. Det har ikke vært politisk vilje til å øke takstene utover KPI-justering og bompengeselskapet er da låst med hensyn til virkemiddel for å øke inntektene til prosjektet. Det pågår imidlertid en prosess i Innlandet fylkeskommune og i berørte kommuner for å øke betaling for nullutslippskjøretøy fra 50 % til 70 % av ordinære takster.
- Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua: Trafikken og inntektene har vært mye lavere enn forventet siden oppstart av innkrevningen. Prosjektet ble i 2020 tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene med 20 prosent, jf. Prop. 1 S (2019-2020) og Innst. 13 S (2019-2020). I Prop. 1 S Tillegg 1 (2021-2022) og Innst. 13 S (2021-2022) ble prosjektet tildelt 180 millioner til nedbetaling av gjeld. Takstene ble prisjustert i november 2022, og betaling for nullutslippskjøretøy ble innført i 2019. Med disse endringene ble det beregnet at det er nødvendig med innkrevning til 2030, to år etter forutsatt nedbetalingsår. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkrevningstid på inntil fem år og en økning av takstene på inntil 20 prosent. I mai 2023 godkjente Vegdirektoratet søknad fra bompengeselskapet om forlengelse av bompengeneinnkrevningen på inntil to år, til 2030. Basert på dagens forutsetninger vil Hardangerbrua nedbetale lånene i 2029, rundt ett år før den forlengede innkrevningsperioden.
- Rv 13 Ryfast: Prosjektet startet innkrevning 1. februar 2021, og fra oppstarten lå trafikken under prognosene i proposisjonen. I 2022 viste inntektsprognosene at prosjektet vil bli nedbetalt to år etter forutsatt innkrevningstid i proposisjonen. Det har vært en evaluering av økonomien i prosjektet etter 1-2 år med innkrevning, og det er fattet flere takstvedtak. I februar 2024 økte takstene med 10 pst. og det ble innført 30 pst. rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1. Basert på dagens forutsetninger, vil lånene til rv 13 Ryfast bli nedbetalt i 2040, rundt ett år før forutsatt innkrevingslutt i proposisjonen.

For prosjektene E6 Ranheim – Åsen og E6 Ulsberg – Melhus er det forsinkelser i utbyggingen for enkelte strekninger. Innkrevningen er startet i de ferdigbygde strekningene, men enda ikke for strekninger under utbygging. Nedbetalingstidspunkt for disse prosjektene er derfor usikker.

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser angitt i 2024, avslutte bompengeneinnkrevningen i henhold til nedbetalingstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se Tabell 52.

Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojektene er beskrevet i kapittel 1.1.5, i tillegg til Tabell 56. Bompengeselskapet har ansvaret for å følge opp økonomien i de enkelte

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

#### 2.6.1 Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien

De fleste bompengeprojektene hadde en reduksjon i antall passeringer og passeringsinntekter i 2020 og delvis i 2021 på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien. Nedstengningen av samfunnet medførte en reduksjon i trafikken, og som sett i Figur 5 var denne reduksjonen størst i mars, april og mai i 2020, før den gradvis økte utover året. I 2021 var det periodevis mindre trafikk enn normalt, spesielt i første halvår. De siste månedene av 2021 var trafikken omtrent som i 2019 i prosjekter med sammenlignbare tall, og fra mars i 2022 har det vært en økning i antall passeringer. Selv om det var en reduksjon i trafikk og inntekter, har det hatt begrenset innvirkning på forventet nedbetalingstid for de enkelte prosjektene.

For bompengepakker med parallellinnkreving gjelder prinsippene for porteføljestyling. 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 porteføljestyling. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekter blir rimeligere enn forutsatt, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekter. De prosjektene som gjennomføres, må framgå av den prosjektplanen Stortinget har sluttet seg til.

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

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

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

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

## 2.7 Måletallsindikatorer

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

### 2.7.1 Rapportering av måletallsindikatorer for 2023

Det ble rapportert for følgende indikatorer:

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

Nytt fra 2023 er at ved beregningen av de tre første måletallsindikatorene tas avskrivninger for varige driftsmidler med i driftskostnadsgrunnlaget. Dermed er de tre første måletallsindikatorene for 2023 ikke direkte sammenlignbare med de historiske måletallsindikatorene.

Rapportering av måletallsindikatorer for 2023 er fjerde gang bompengeselskapene har rapportert på disse, etter en prøveperiode med et sett indikatorer som var noe annerledes. Bompengeselskapene rapporterer disse, inkludert kommentarer, som omfatter både utviklingstrekk og eventuelle særegenheter ved enkeltprosjekter som kan gi utslag på de enkelte indikatorene.

---

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

### 2.7.1.1 Bompengeselskap Nord

Måletallsindikator	2023	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,82	kr 1,36	kr 1,03	Kr 0,88
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	10,03 %	11,04 %	9,2 %	7,6 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	9,36 %	10,00 %	8,3 %	5,2 %
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	12,77 %	9,91 %	11,0 %	10,2 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	4,17 %	3,01 %	2,24 %	2,93 %

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

#### Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Totalt økte driftskostnadene i 2023 sammenlignet med 2022. Økningen i driftskostnadene skyldes i all hovedsak økt innkrevingskostnad som følge av oppstart av innkrevingen i Bypakke Tenk Tromsø. Avsetning til tap på krav normaliserte seg etter at utstedervirksomheten ble avhendet som følge av bompengereformen. Totalt antall passeringer har mer enn doblet som følge av oppstart av Bypakke Tenk Tromsø.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte betydelig i 2023 som følge av oppstart av innkreving i Bypakke Tenk Tromsø. Det er videre gjort KPI-justering av takstene og rabattendring for nullutslippskjøretøy i Bypakke Bodø, som også har bidratt til økningen av passeringsinntektene.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd er omtrent uendret i 2023 sammenlignet med 2022.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Denne måletallsindikatoren har økt i 2023 sammenlignet med 2022. Økningen skyldes oppstart av innkrevingen i Bypakke Tenk Tromsø, som er en bomring med 15 bomstasjoner. Dette medførte at bilister uten AutoPASS-avtale fikk store regninger som medførte betalingsutfordringer, selv etter innføring av timesregel uten krav til avtale fra 1.september 2023.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler økte sammenlignet med 2022 som følge av høyere markedsrente i 2023.

### 2.7.1.2 Ferde

Måletallsindikator	2023	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,97	kr 0,84	kr 1,10	kr 1,11
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	6,65 %	6,54 %	8,5 %	8,8 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	6,44 %	6,32 %	8,2 %	8,5 %
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	21,68 %	20,05 %	31,7 %	40,0 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	3,85 %	2,29 %	1,43 %	1,83 %

Tabell 45 – Måletallsindikatorer for Ferde. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).



#### Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Totalt har driftskostnadene økt i 2023 sammenlignet med 2022. Økningen skyldes hovedsakelig høy prisvekst, samt økning i enkelte kostnadsposter. Utsteder godtgjørelse og tap på krav økte som følge av høyere trafikk. Det var en økning i administrasjonskostnader, knyttet til kjøp av eksterne tjenester. Avskrivninger har økt som følge av idriftsettelse av nye bomstasjoner både i eksisterende og nye prosjekter. Totalt antall passeringer har økt i 2023 sammenlignet med 2022. Årsaken til økningen er oppstart av innkreving i prosjektene E39 Sveгатjørn – Rådal og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest (2023 var det første året med innkreving hele året). Kvinnheradpakken startet innkreving januar 2023 og Askøypakken startet innkreving i en ny bomstasjon i desember 2023. Samtidig ble innkrevingen i fire stasjoner i Haugalandspakken avsluttet sommeren 2023.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene har økt i 2023 sammenlignet med 2022. Dette skyldes hovedsakelig i økningen i totalt antall passeringer, samt at flere prosjekter har hatt takst- og rabattendringer utover vanlig KPI-justering. Dette gjelder blant annet Askøypakken (justering av takstene for å oppnå fastsatt gjennomsnittstakst), Bypakke Bergen (reversering av nedsatte takster for nullutslippskjøretøy), Førdepakken (justering av takstene for å oppnå fastsatt gjennomsnittstakst, samt reduksjon av rabatt for nullutslippskjøretøy), Haugalandspakken (reduksjon av rabatt for nullutslippskjøretøy), rv 13 Ryfast (økning av grunntakster med 15 pst. etter 1-2 års drift).
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Totalt økte tilskudd for reduserte bompenger takster utenfor byområdene i 2023 sammenlignet med 2022. I 2023 ble tilskudd på Vossapakke fjernet ettersom innkrevingen ble avsluttet. Tilskudd til prosjektet E39 Sveгатjørn – Rådal fikk en helårseffekt i 2023.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Inkassoandel viser en marginal nedgang for 2023 sammenlignet med 2022. Denne nedgangen må ses i sammenheng med innføring av timesregel for kunder uten brukeravtale. Uten ovennevnte sammenheng (innføring av timesregel) viser måltallsindikatoren en liten økning i 2023 sammenlignet med 2022.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler økte sammenlignet med 2022 som følge av høyere markedsrente i 2023.

#### 2.7.1.3 Fjellinjen

Måletallsindikator	2023	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,99	kr 0,82	kr 0,75	kr 0,76
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	8,35 %	7,97 %	7,3 %	8,2 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	N/A <sup>22</sup>	N/A <sup>22</sup>	N/A <sup>22</sup>	N/A <sup>22</sup>
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	24,07 %	20,20 %	24,3 %	23,9 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	4,34 %	3,97 %	3,39 %	3,89 %

Tabell 46 – Måletallsindikatorer for Fjellinjen. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

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

#### Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Driftskostnadene har hatt en marginal reduksjon i 2023 sammenlignet med 2022. Innkreivingskostnadene har blitt redusert pga. lavere AutoPASS-kostnader (dvs. felleskostnader tilknyttet AutoPASS som deles mellom bompengeselskapene), samt at tap på krav har blitt redusert som følge av forbedring knyttet til utenlandsk innkreiving. Videre har totalt antall passeringer blitt redusert prosentvis mer enn reduksjon i driftskostnadene.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene har økt i 2023 sammenlignet med 2022 som følge av helårseffekt av takstøkning fra september 2022, samt KPI-justering av takster i mars 2023.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Andel fakturerte krav oversendt til inkasso har økt i 2023 sammenlignet med 2022. Årsaken til økningen skyldes økt faktureringsbeløp for kunder uten AutoPASS-avtale, samt redusert løsningsgrad og tidligere utsending til inkasso. Videre har avtaleutstederne i betydelig større grad begynt å terminere AutoPASS-avtaler til kunder med betalingsmislighold. Dette har medført høyere andel av fullpriskunder med en svak betalingshistorikk. I tillegg har Fjellinjen redusert tiden fra faktureringstidspunkt til inkassoutsending med syv dager. Dette har også bidratt til en høyere inkassoandel.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler har økt som følge av generell renteøkning i markedet i 2023.

#### 2.7.1.4 Vegamot

Måletallsindikator	2023	2022	2021	2020
<b>Driftskostnad pr. passering (løpende)</b>	kr 0,89	kr 0,82	kr 0,84	kr 0,72
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt</b>	6,85 %	6,84 %	7,5 %	6,5 %
<b>Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd</b>	6,64 %	6,68 %	7,3 %	6,4 %
<b>Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale</b>	13,49 %	11,05 %	12,9 %	15,3 %
<b>Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler</b>	3,42 %	2,78 %	1,89 %	2,26 %

Tabell 47 – Måletallsindikatorer for Vegamot. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Driftskostnadene og totalt antall passeringer har økt i 2023 sammenlignet med 2022, hovedsakelig som følge av helårseffekt av prosjekter som startet innkreiving i august/september 2022. Disse prosjektene har full innvirkning i 2023 og er hovedårsaken til endringene.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene har økt i 2023 sammenlignet med 2022 grunnet helårseffekt av prosjekter som startet innkreiving i august/september 2022. Disse prosjektene har full innvirkning i 2023 og er hovedårsaken til endringene.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd som var avsatt for prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal ble inntektsført i sin helhet i 2023 fordi prosjektet var nedbetalt. Dette utgjør i hovedsak økningen i statlige tilskudd.

- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Bompengeselskapet opplyser at 2022-tall for beløp som er fakturert til norske kunder uten AutoPASS-avtale inkluderte utenlandsregistrerte kjøretøy. Dermed blir økningen for dette tallet fra 2022 til 2023 i realiteten noe lavere enn oppgitt i tabellen. Økningen i beløp som er sendt til inkasso for norske kunder uten AutoPASS-avtale fra 2022 til 2023 henger sammen med økning i beløp som er fakturert til norske kunder uten AutoPASS-avtale. Videre medførte høyere inflasjon at flere kunder uten AutoPASS-avtale har fått problemer med å betale fakturaene sine. Dette har bidratt til en økning i beløp som er sendt til inkasso.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler har økt som følge av generell renteøkning i markedet i 2023. Selskapet har p.t. prosjekter som er i byggefase der det tas opp nye lån og dette medfører økning i gjennomsnittlig rente.

#### 2.7.1.5 Vegfinans

Måletallsindikator	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,98	kr 0,89	kr 1,03	kr 0,93
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	6,47 %	6,18 %	7,1 %	6,6 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	5,76 %	5,61 %	6,2 %	5,8 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	9,15 %	7,56 %	9,9 %	9,7 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	3,67 %	2,36 %	1,98 %	2,46 %

Tabell 48 – Måletallsindikatorer for Vegfinans. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

#### Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Driftskostnadene har blitt redusert i 2023 sammenlignet med 2022. Hovedårsaken til reduksjonen i driftskostnadene er endring i avsetning til tap på krav. I 2022 endret selskapet metode for beregning av avsetning til tap på krav som medførte for store avsetninger. Totalt antall passeringer har blitt marginalt redusert i 2023 sammenlignet med 2022 hovedsakelig som følge av innkrevingsslutt på prosjektet Bypakke Nedre Glomma fase 1 i mai 2023 samt innkrevingsslutt på to strekninger i oktober 2023: Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen (begge strekninger tilhører prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen).
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene har økt i 2023 sammenlignet med 2022. Dette skyldes hovedsakelig innføring av betaling for nullutslippskjøretøy i prosjektet E18 Gulli – Langangen, samt ordinær KPI-justering av takstene i juni 2023.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd som var avsatt for strekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen tilhørende prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen ble inntektsført i sin helhet i 2023 grunnet innkrevingsslutt. Dette utgjør i hovedsak økningen i statlig tilskudd.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Andel fakturerte krav oversendt til inkasso har økt som følge av generell økning i faktureringsbeløp for kunder uten brukeravtale. Økningen kan også argumenteres med at 2022-tallene var noe lave i forbindelse med at det var gjennomført en opprydning før salg av utsteder i januar 2022.

- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler har økt som følge av generell renteøkning i markedet i 2023.

#### 2.7.2 Oppsummering av hovedfunnene for 2023

Samlet sett har totalt antall passeringer økt i 2023 sammenlignet med 2022. Dette skyldes hovedsakelig oppstart av innkreving i nye prosjekter i 2023 samt helårseffekt fra prosjekter som startet innkrevingen i andre halvår av 2022. Som følge av økning i totalt antall passeringer har kostnader til utstedergodtgjørelse også økt i 2023.

Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale har økt for alle bompengeselskapene. Dette kan forklares med at enkelte utstedere terminerer AutoPASS-avtalene til kundene med dårlig betalingsevne og de blir automatisk fullpriskunder. Imidlertid ble alle norske kunder uten AutoPASS-avtale fra og med 1. september 2023 omfattet av en ny ordning for timesregel, uten krav til avtale, noe som medførte lavere bompengeregninger.

På grunn av økningen i markedsrentene i 2023 hadde alle bompengeselskapene en høyere gjennomsnittlig rente, inkludert rentesikringsavtaler, i 2023 sammenlignet med 2022.

### 3 Bruk av rekvirerte bompengemidler

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

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

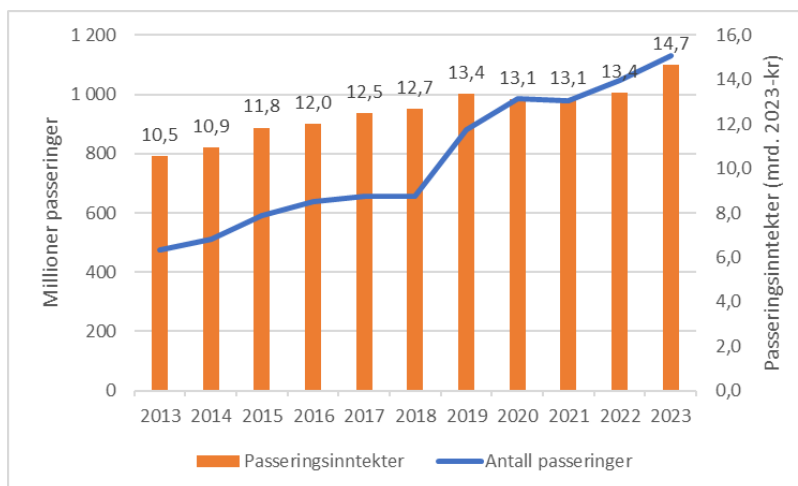
Resultatet av rapporteringen gir en overordnet skisse over rekvirerte midler fordelt på riksveg og fylkesveg/kommunal veg. Denne rapporten gir en avgrenset oversikt, og kan ikke brukes til detaljert ettersyn av bruk av rekvirerte midler, noe som dessuten er en oppgave tilhørende revisjonsmyndigheter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

Basert på mottatt rapportering ser vi at det er noe usikkerhet knyttet til hvilke kommunikasjonstiltak man kan bruke bompenger til, og at det på dette området ser ut til å ha etablert seg en noe ulik praksis i bompengordningene. Utover dette viser ikke rapporteringen at rekvirerte midler er brukt på prosjekter som ikke er oppført i henholdsvis stortingsproposisjon eller handlingsprogram.

## 4 Oppsummering av resultatene

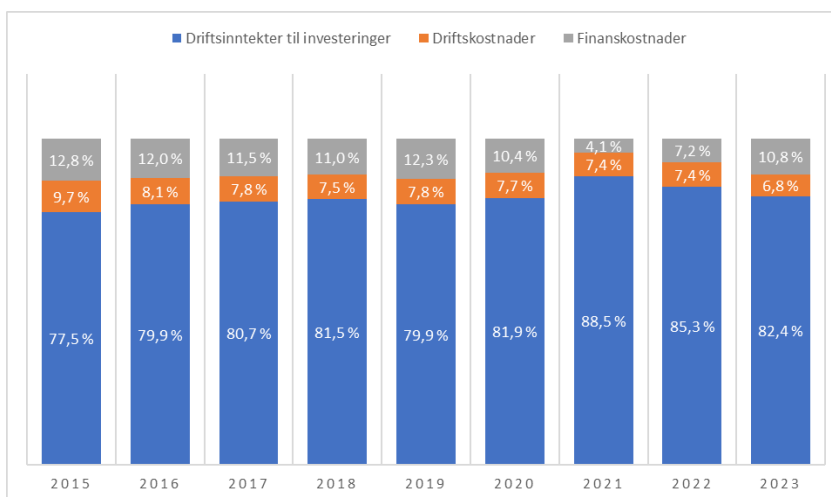
Bompengeselskapenes resultater fra mars 2020 til januar 2022 var preget av redusert trafikk på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien, hovedsakelig hjemmekontor og stengte grenser. Den reduserte trafikken førte til lavere inntekter enn tidligere forventet, og enkelte bompengeprojekter hadde større inntektsreduksjon enn andre på grunn av disse tiltakene. Denne perioden sammenfalt med store endringer i bompengesektoren, med innføring av nye systemløsninger og utskillelse av utstedervirksomhetene i bompengeselskapene. I 2023 så man igjen en trafikkøkning sammenlignet med hvordan det var før pandemien.

Figur 16 viser utviklingen i passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2013–2023. Det var en stor økning i antall passeringer fra 2018 til 2020 på grunn av oppstart av innkreving i nye bomstasjoner i flere bomringer, men det var likevel en reduksjon i passeringsinntektene fra 2019 til 2020. De fleste prosjektene har lang innkrevningstid og en robust økonomi, så koronapandemien antas likevel å ha begrenset innvirkning på nedbetaling av prosjektene. I 2023 var det igjen en inntektsøkning etter oppstart av nye bypakker og riksvegprosjekter.



Figur 16 – Passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2013–2023. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics).

I 2023 gikk 6,8 prosent av driftsinntektene til driftskostnader og 10,8 prosent til finanskostnader<sup>23</sup>. Driftsinntektene inkluderer tilskudd, både for reduserte takster utenfor byområder og nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av bompengennektingen, og andre inntekter, i tillegg til passeringsinntekter. Driftskostnadene består av kostnader til de



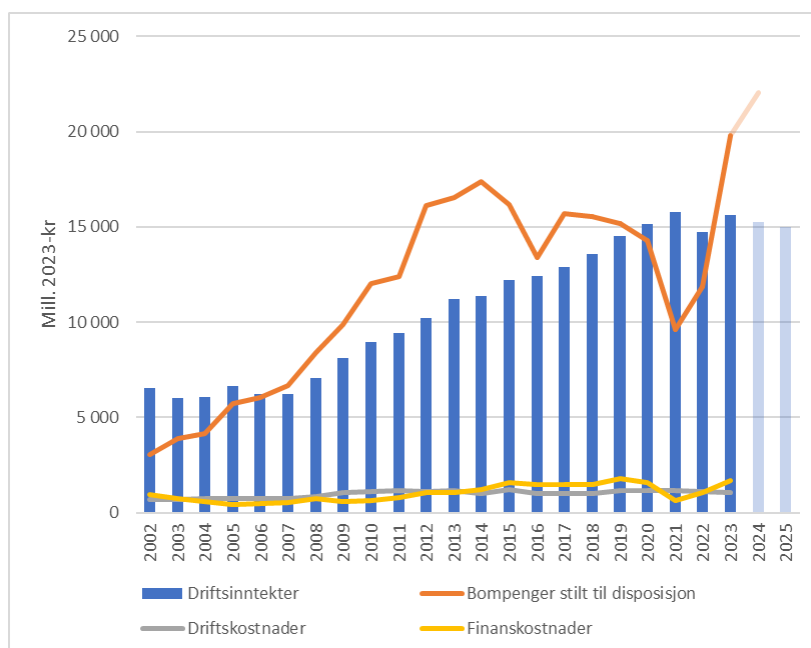
Figur 17 – Oversikt over andel av bompengeselskapenes driftsinntekter som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2015–2023. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

bompengeprojektene som hadde innkreving i 2023. Bompengeselskapene skilte ut og solgte utstedervirksomhetene i de enkelte selskapene i perioden 2020–2022, og dette har hatt en innvirkning på finansinntektene for disse tre årene. Enkelte bompengeprojekter som enda ikke

<sup>23</sup> Netto finanskostnader

hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og -inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium. De resterende 82,4 prosent i 2023 gikk til investeringer. Se Figur 17 for denne fordelingen i perioden 2015-2023.

Siden 2008, og fram til 2020, har det vært en årlig økning i passeringsinntektene til bompengeselskapene og deres samlede lån. I 2020 og 2021 gikk inntektene noe ned på grunn av koronapandemien, mens vi igjen ser en økning i 2022 og 2023 etter at trafikken normaliserte seg etter at koronatiltakene ble opphevet. Det var både i 2021 og 2022 en reduksjon i den samlede låneporteføljen, før den igjen økte i 2023. Det har vært noen svingninger i finanskostnadene siden 2020, ettersom lånerentene falt i 2020, men økte igjen i løpet av 2022 og 2023. Driftskostnadene har vært stabile siden 2019, med en reduksjon i både 2022 og 2023. Økningen fra 2019 hadde en sammenheng med store endringer i enkelte bompengeprojekter, i tillegg til at bompengereformen har ført til ekstra kostnader for bompengeselskapene i overgangsfasen til ny organisering av bompengesektoren. Det har dessuten vært mer enn en dobling i antall passeringer sammenlignet med for ti år siden. Figur 18 viser utviklingen av bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon for utbygging av vegprosjekter på riks- og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2023. I perioden 2007-2019 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompenginntektene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengennektingen. Det var en reduksjon i disse midlene i 2021, og de var lavere enn inntektene i 2022. Prognose og anslag viser igjen en økning i henholdsvis 2023 og 2024, jf. Prop. 1 S (2023-2024). Samtidig viser prognosene for passeringsinntekter at det ikke ligger an til å bli en økning i 2024 og 2025 (i 2023-kroner).



Figur 18 – Utvikling i bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2023, oppgitt i millioner 2023-kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S (2023-2024)).

## 5 Vedlegg

### 5.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 49 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2023, fylker og regionalt bompengeselskap prosjektet tilhører, opplysninger om prosjektet er en bomring, riks- eller fylkesvegprosjekt og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompenginnkreving
Askøypakken	Ferde	Vestland	F	5	
Bypakke Bergen	Ferde	Vestland	B	29	
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	Nordland	B	7	
Bypakke Grenland	Vegfinans	Telemark	B	13	
Bypakke Nedre Glomma fase 1	Vegfinans	Østfold	B	6	
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	Rogaland	B	38	
Bypakke Tenk Tromsø	Bompengeselskap Nord	Troms	B	15	
Bypakke Ålesund	Vegamot	Møre og Romsdal	B	12	
Bømlopakken	Ferde	Vestland	F	1	1
E134 Damåsen – Saggrenda	Vegfinans	Buskerud	R	3	
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	Vegfinans	Buskerud, Innlandet	R	6	
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	Vegfinans	Innlandet	R	2	
E16 Kongsvinger – Slomarka	Vegfinans	Akershus, Innlandet	R	3	
E18 Gulli – Langangen	Vegfinans	Telemark, Vestfold	R	7	
E18 Langangen – Dørdal	Vegfinans	Telemark	R	1	
E18 Tvedestrand – Arendal	Ferde	Agder	R	2	
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	Ferde	Agder	R	4	
E39 Rogfast	Ferde	Rogaland	R	0	1
E39 Svegatjørn – Rådal	Ferde	Vestland	R	3	
E6 Gardermoen – Kolomoen	Vegfinans	Akershus, Innlandet	R	6	
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	2	
E6 Kolomoen – Moelv	Vegfinans	Innlandet	R	4	
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	3	
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	4	
E6 Ranheim – Åsen	Vegamot	Trøndelag	R	1	
E6 Ringebu – Otta	Vegfinans	Innlandet	R	6	
E6 Trondheim – Stjørdal	Vegamot	Trøndelag	R	3	
E6 Ulsberg – Melhus	Vegamot	Trøndelag	R	2	
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	Vegamot	Trøndelag	R	1	
E6 Øyer – Tretten	Vegfinans	Innlandet	R	1	
Fosenpakken	Vegamot	Trøndelag	F	1	2
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	Østfold	F	2	
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	Vegamot	Trøndelag	F	3	
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården	Vegfinans	Innlandet	F	1	



Bompengeprosjekt	Bompengeelskap	Fylke	Bypakke/bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompengeinnkrevning
Fv 45 Gjesdal	Ferde	Rogaland	F	1	
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	Møre og Romsdal	F	1	
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	Vegamot	Trøndelag	F	2	
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeelskap Nord	Nordland	F	3	
Fv 858 Ryaforbindingen	Bompengeelskap Nord	Troms	F	1	
Førdepakken	Ferde	Vestland	B	5	
Haugalandspakken	Ferde	Rogaland	B	13	
Kvinnheradpakken	Ferde	Vestland	F	0	3
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	Trøndelag	B	22	
Nordhordlandspakken	Ferde	Vestland	F	4	
Oslopakke 3	Fjellinjen	Oslo, Akershus	B	83	
Rv 13 Ryfast	Ferde	Rogaland	R	3	
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	Innlandet	R	1	
Rv 36 Bø – Seljord	Vegfinans	Telemark	R	1	
Rv 36 Slåttekås – Årnes	Vegfinans	Telemark	R	1	
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør	Vegfinans	Innlandet	R	2	
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	Vegfinans	Buskerud	R	1	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	Vestland	R	1	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Ferde	Agder	B	5	
Vegpakke Harstad	Bompengeelskap Nord	Troms	B	8	
<b>Totalt antall bomstasjoner og ferjestrekninger</b>				<b>357</b>	<b>7</b>

## 5.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 50 – Bompengeprosjekter som var vedtatt pr. juni 2024, men som enda ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2023, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger og bompengeselskap for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Bompengeselskap	Merknad
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	11	<a href="#">Prop. 68 S (2023-2024), Innst. 336 S (2023-2024)</a>	Ferde	
Bypakke Nedre Glomma fase 2	24	<a href="#">Prop. 41 S (2022-2023), Innst. 266 S (2022-2023)</a>	Vegfinans	Startet innkreving 20.03.2024
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta	8	<a href="#">Prop. 101 S (2020–2021), Innst. 380 S (2020-2021)</a>	Bompengeselskap Nord	
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	1	<a href="#">Prop. 88 S (2023-2024), Innst. 333 S (2023-2024)</a>	Vegfinans	
E134 Røldal–Seljestad	1	<a href="#">Prop. 44 S (2023-2024), Innst. 249 S (2023-2024)</a>	Ferde	
E16 Bjørum – Skaret	4	<a href="#">Prop. 46 S (2016-2017), Innst. 215 S (2016-2017)</a>	Vegfinans	
E18 Lysaker – Ramstadsletta	7	<a href="#">Prop. 38 S (2019-2020), Innst. 393 S (2019-2020)</a>	Vegfinans	
E18 Tvedestrand – Dørdal	5	<a href="#">Prop. 70 S (2020–2021), Innst. 281 S (2020-2021)</a>	Ferde	
E39 Lønset – Hjelset	2	<a href="#">Prop. 55 S (2020–2021), Innst. 168 S (2020-2021)</a>	Vegamot	Startet innkreving 05.07.2024
E6 Moelv – Øyer	4	<a href="#">Prop. 119 S (2018-2019), Innst. 412 S (2018-2019)</a>	Vegfinans	
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	1	<a href="#">Prop. 117 S (2021-2022), Innst. 458 S (2021-2022)</a>	Vegfinans	
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	1	<a href="#">Prop. 183 S (2020-2021), Innst. 374 S (2020-2021)</a>	Vegfinans	
Rv 555 Sotrasambandet	2	<a href="#">Prop. 41 S (2017–2018), Innst. 270 S (2017-2018)</a>	Ferde	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	15	<a href="#">Prop. 88 S (2022-2023), Innst. 357 S (2022-2023)</a>	Ferde	Startet innkreving 21.06.2024

### 5.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 51 – Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser pr. 31.12.2023 for alle bompengeprosjekter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2023 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2023	Sikringsgrad pr. 31.12.2023	Effektiv lånerente inkl. sikringer pr. 31.12.2023
Askøypakken	Ferde	50	5,05 %	0 %	5,05 %
Bypakke Bergen	Ferde	4 600	5,13 %	45 %	4,12 %
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	1 152	4,10 %	35 %	4,10 %
Bypakke Grenland	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nedre Glomma fase 1	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nedre Glomma fase 2	Vegfinans	9	5,25 %	41 %	4,50 %
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Tenk Tromsø	Bompengeselskap Nord	20	5,87 %	0 %	5,87 %
Bypakke Ålesund	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bømlopakken	Ferde	281	5,35 %	36 %	4,26 %
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E134 Damåsen – Saggrenda	Vegfinans	2 212	5,25 %	41 %	4,50 %
E16 Bjørnum – Skaret	Vegfinans	1 767	5,25 %	41 %	4,50 %
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	Vegfinans	1 476	5,25 %	41 %	4,50 %
E16 Fønhus – Bagn – Bjørge	Vegfinans	338	5,21 %	34 %	4,41 %
E16 Kongsvinger – Slomarka	Vegfinans	418	5,33 %	48 %	3,72 %
E18 Gulli – Langangen	Vegfinans	4 738	5,30 %	43 %	4,23 %
E18 Langangen – Dørdal	Vegfinans	3 201	5,30 %	43 %	4,23 %
E18 Lysaker – Ramstadsletta	Vegfinans	2 619	5,25 %	41 %	4,50 %
E18 Tvedestrand – Arendal	Ferde	1 415	4,84 %	53 %	3,88 %
E18 Tvedestrand – Dørdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	Ferde	5 550	4,33 %	41 %	4,33 %
E39 Lønset – Hjelset	Vegamot	660	4,25 %	88 %	4,25 %
E39 Rogfast	Ferde	1 500	4,65 %	60 %	3,91 %
E39 Svegatjørn – Rådal	Ferde	3 175	4,29 %	38 %	4,15 %
E6 Gardermoen – Kolomoen	Vegfinans	1 539	5,33 %	55 %	3,88 %
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	385	4,55 %	85 %	5,41 %
E6 Kolomoen – Moelv	Vegfinans	3 573	5,33 %	55 %	3,88 %
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	382	3,82 %	48 %	3,82 %
E6 Moelv – Øyer	Vegfinans	1	5,21 %	34 %	4,41 %
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	315	5,22 %	0 %	5,22 %
E6 Ranheim – Åsen	Vegamot	2 670	3,36 %	84 %	3,36 %
E6 Ringebu – Otta	Vegfinans	1 881	5,21 %	34 %	4,41 %
E6 Ulsberg – Melhus	Vegamot	690	3,48 %	80 %	3,48 %
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	Vegamot	600	5,21 %	75 %	3,24 %
E6 Øyer – Tretten	Vegfinans	13	5,21 %	34 %	4,41 %
Fosenpakken	Vegamot	90	5,09 %	0 %	5,09 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	122	5,25 %	41 %	5,25 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	Vegamot	680	5,25 %	67 %	3,67 %

Bompengeprosjekt	Bompengeelskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2023 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2023	Sikringsgrad pr. 31.12.2023	Effektiv lånerente inkl. sikringer pr. 31.12.2023
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	Vegfinans	119	5,21 %	34 %	4,41 %
Fv 45 Gjesdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	610	2,57 %	72 %	2,57 %
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	Vegamot	620	5,17 %	68 %	3,26 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeelskap Nord	425	5,22 %	88 %	5,79 %
Fv 858 Ryaforbindingen	Bompengeelskap Nord	56	5,64 %	0 %	5,64 %
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Førdepakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Haugalandspakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Kvammapakken	Ferde	60	4,82 %	0 %	4,82 %
Kvinnheradpakken	Ferde	110	4,98 %	0 %	4,98 %
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordhordlandspakken	Ferde	250	4,89 %	60 %	4,89 %
Oslopakke 3	Fjellinjen	2 300	5,01 %	72 %	4,35 %
Rv 13 Ryfast	Ferde	6 250	5,31 %	48 %	4,43 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	1 219	5,21 %	34 %	4,41 %
Rv 36 Bø – Seljord	Vegfinans	162	5,30 %	43 %	4,23 %
Rv 36 Slåttekås – Årnes	Vegfinans	125	5,30 %	43 %	4,23 %
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	Vegfinans	2 341	5,21 %	34 %	4,41 %
Rv 555 Sotrasambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	Vegfinans	117	5,25 %	41 %	4,50 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	650	5,06 %	30 %	4,74 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	Bompengeelskap Nord	650	5,25 %	67 %	3,93 %

## 5.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 52 – Alle bompengeprojekter vedtatt pr. juni 2024, anslag på forventet nedbetalingsår når bompenginnkrevingen kan avslutte, og forutsatt innkrevingslutt som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet innkrevingslutt er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompenginnkreving ved slutten av 2023. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Anslag på forventet innkrevingslutt	Innkrevingslutt i gjeldende stortingsproposisjon
Askøypakken	2033	2033
Bypakke Bergen	2037	2037
Bypakke Bodø	2035	2035
Bypakke Grenland	2025	2026
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	-	2040
Bypakke Nedre Glomma fase 1	2023	2023
Bypakke Nedre Glomma fase 2	2039	2039
Bypakke Nord-Jæren	2033	2033
Bypakke Tenk Tromsø	2038	2038
Bypakke Ålesund	2037	2037
Bømlopakken	2037	2037
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt	-	2049
E134 Damåsen – Saggrenda	2035	2035
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	-	2047
E134 Røldal – Seljestad	-	2046
E16 Bjørnum – Skaret	-	2040
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	2037	2037
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	2031	2035
E16 Kongsvinger – Slomarka	2028	2030
E18 Gulli – Langangen	2027/2030/2033/2036	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen – Dørdal	2039	2039
E18 Lysaker – Ramstadsletta	-	2048
E18 Tvedestrand – Arendal	2031	2034
E18 Tvedestrand – Dørdal	-	2040
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	2044	2044
E39 Lønset – Hjelset	-	2039
E39 Rogfast	2045	2045
E39 Svegatjørn – Rådal	2038	2040
E6 Gardermoen – Kolomoen	2023/2025/2028	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2028	2035
E6 Kolomoen – Moelv	2031	2035
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	2031	2033
E6 Moelv – Øyer	-	2040
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	2029	2032

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet innkrevingslutt	Innkrevingslutt i gjeldende stortingsproposisjon
E6 Ranheim – Åsen <sup>24</sup>	2044	2039
E6 Ringeby – Otta	2033	2031
E6 Trondheim – Stjørdal	2023	2024
E6 Ulsberg – Melhus <sup>25</sup>	2049	2046
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	2031	2035
E6 Øyer – Tretten	2024	2027
Fosenpakken	2027	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2025	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	2032	2035
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	2032	2035
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 659 Nordøyvegen	2040	2047
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	2030	2033
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	2031	2034
Fv 858 Ryaforbindingen	2026	2030
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	-	2039
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	-	2039
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken	2026	2026
Kvammapakken	2027	2029
Kvinnheradpakken	2038	2038
Miljøpakke Trondheim	2033	2033
Nordhordlandspakken	2031	2031
Oslopakke 3	2036	2036
Rv 13 Ryfast	2040	2041
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	2040	2040
Rv 36 Bø – Seljord	2035	2036
Rv 36 Slåttekås – Årnes	2027	2033
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense <sup>26</sup>	2032	2032
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	2025	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua <sup>27</sup>	2029	2028 (2030)

<sup>24</sup> I Prop. 81 S (2017-2018) er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeinnkreving i perioden 2024-2039, og samtidig bompengeinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. Pr. i dag er det kun innkreving i en av fire bomstasjoner, så innkrevingsperioden vil bli justert i henhold til oppstart av innkrevingen i de resterende bomsnittene.

<sup>25</sup> I Prop. 82 S (2018-2019) er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. Per i dag er det kun innkreving i to av åtte bomstasjoner, så innkrevingsperioden vil bli justert i henhold til oppstart av innkrevingen i de resterende bomsnittene.

<sup>26</sup> Gjelder Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør. Innkrevingslutt for Rv 4 Roa – Gran grense er 2039 i henhold til stortingsproposisjon.

<sup>27</sup> Gjennom behandlingen av St. prp. nr. 2 (2005-2006) er Vegdirektoratet gitt fullmakt til, etter avtale med bompengeselskapet, å øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevningstiden med inntil fem år. På grunn

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet innkrevingslutt	Innkrevingslutt i gjeldende stortingsproposisjon
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	2039	2039
Vegpakke Harstad	2036	2036

---

av økonomien i prosjektet er innkrevningstiden forlenget med to år, jf. brev fra Vegdirektoratet til Ferde av 26.05.2023.

## 5.5 Vedlegg 5 – Garantioversikt

Tabell 53 – Oversikt over garantier for bompengeselskapenes lån pr. bompengeprojekt, inkludert garantibeløp og garantist. Garantibeløpet er det maksimale lånebeløpet prosjektet kan ta opp. Det gis i de fleste tilfeller en ekstra garanti på 10 prosent av garantibeløpet for å dekke eventuelle påløpte renter og omkostninger. Dette kalles maksimalt garantibeløp. Prisenivå er spesifisert for garantibeløp i enkelte prosjekters stortingsproposisjoner. Det vises til stortingsproposisjonene for prosjektene for detaljer. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de enkelte bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
E18 Tvedestrand – Arendal	3 000	Agder fylkeskommune
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	9 719	Agder fylkeskommune
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	1 400	Agder fylkeskommune
E18 Tvedestrand – Dørdal	5 190	Agder fylkeskommune (61 %), Vestfold og Telemark fylkeskommune (39 %)
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	900	Innlandet fylkeskommune
E6 Moelv – Øyer	7 521	Innlandet fylkeskommune
E6 Ringebu – Otta (strekningen Frya – Sjoa)	3 150	Innlandet fylkeskommune
E6 Øyer – Tretten	280	Innlandet fylkeskommune
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	180	Innlandet fylkeskommune
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	1 490	Innlandet fylkeskommune
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Roa – Gran grense	2 900	Innlandet fylkeskommune
Bypakke Ålesund	1 600	Møre og Romsdal fylkeskommune
E39 Lønset – Hjelset	1 080	Møre og Romsdal fylkeskommune
Fv 659 Nordøyvegen	720	Møre og Romsdal fylkeskommune
Bypakke Bodø	2 070	Nordland fylkeskommune (50 %), Bodø kommune (50 %)
E6 Hålogalandsbrua	1 220	Nordland fylkeskommune (50 %), Narvik kommune (50 %)
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta	1 150	Nordland fylkeskommune (50 %), Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %)
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	760	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	640	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	662	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (43,1 %), Leirfjord kommune (6,9 %)
Bypakke Nord-Jæren	7 000	Rogaland fylkeskommune
E39 Rogfast	16 000	Rogaland fylkeskommune
Haugalandspakken	210	Rogaland fylkeskommune
Rv 13 Ryfast	7 061	Rogaland fylkeskommune (70 %), Stavanger kommune (30 %)
Fv 858 Ryaforbindingen	129	Troms og Finnmark fylkeskommune
Bypakke Tenk Tromsø	850	Troms og Finnmark fylkeskommune (50 %), Tromsø kommune (50 %)
Vegpakke Harstad	1 020	Troms og Finnmark fylkeskommune (53 %), Harstad kommune (47 %)
E6 Ranheim – Åsen	8 500	Trøndelag fylkeskommune
E6 Ulsberg – Melhus	8 600	Trøndelag fylkeskommune
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	884	Trøndelag fylkeskommune
Fosenpakken	843	Trøndelag fylkeskommune
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	901	Trøndelag fylkeskommune
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	974,3	Trøndelag fylkeskommune
Miljøpakke Trondheim	1 000	Trøndelag fylkeskommune (50 %), Trondheim kommune (50 %)
Bypakke Grenland	800	Vestfold og Telemark fylkeskommune
E18 Gulli - Langangen	6 700	Vestfold og Telemark fylkeskommune



Bompengeprosjekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
E18 Langangen – Dørdal	5 700	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Rv 36 Bø – Seljord	400	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Rv 36 Slåttekås – Årnes	400	Vestfold og Telemark fylkeskommune
Askøypakken	575	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bergen	6 100	Vestland fylkeskommune
Bømlopakken	620	Vestland fylkeskommune
E39 Sveгатjørn – Rådal	3 770	Vestland fylkeskommune
Førdepakken	600	Vestland fylkeskommune
Kvammapakken	370	Vestland fylkeskommune
Kvinnheradpakken	170	Vestland fylkeskommune
Nordhordlandspakken	750	Vestland fylkeskommune
Rv 555 Sotrasambandet	2 700	Vestland fylkeskommune
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	Vestland fylkeskommune
Bypakke Nedre Glomma fase 2	2 967	Viken fylkeskommune
Bypakke Nedre Glomma, fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	1 000	Viken fylkeskommune
E134 Damåsen – Saggrenda	2 800	Viken fylkeskommune
E16 Bjørnum – Skaret	3 335	Viken fylkeskommune
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	2 140	Viken fylkeskommune
E18 Lysaker – Ramstadsletta	11 920	Viken fylkeskommune
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	550	Viken fylkeskommune
E16 Kongsvinger – Slomarka	1 800	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E6 Gardermoen – Kolomoen	6 900	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E6 Kolomoen – Moelv	6 800	Viken fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
Fv 45 Gjesdal	0	
Oslopakke 3	0	

## 5.6 Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy

Tabell 54 – Oversikt over takster for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 pr. 31.12.2023 i de enkelte bompengeprojektene, inkludert rabatt. Oppgitt takst er forutsatt gyldig brukeravtale, inkludert takst for prosjektene som har miljødifferensierte takster. Ved flere takster for ett enkelt prosjekt er det ulike takst i de ulike bomstasjonene. Kjøretøy i takstgruppe 2 har 100 prosent rabatt med gyldig brukeravtale, så fremt ikke annet er oppgitt. Andel passeringer med nullutslippskjøretøy er basert på antall passeringer i hele 2023. Kun prosjekter som hadde innkreving ved årsslutt er inkludert. Bompengeneinnkreving på ferje er ikke inkludert i oversikten. (Kilder: Bompengeselskapene, AutoPASS Analytics)

Bompengeprojekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 <sup>28</sup>	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy
Askøypakken	16,4	50	44,2 %
Bypakke Bergen <sup>29</sup>	9,6	Miljødiff. takster	41,7 %
Bypakke Bodø	11,76	30	26,2 %
Bypakke Grenland	0	100	25,7 %
Bypakke Nord-Jæren	10,4	50	31,7 %
Bypakke Tenk Tromsø <sup>30</sup>	4,8	50	19,5 %
Bypakke Ålesund	10,4	50	26,2 %
Bømløpakken	31,6	50	33,8 %
E134 Damåsen – Saggrenda	17,6	50	25,3 %
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	8,4/23,2	50	21,1 %
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	24,4	50	22,8 %
E16 Kongsvinger – Slomarka	7,6/15,2	50	15,3 %
E18 Gulli – Langangen	2,8/3,2/3,6/4,4/8/5,6/6,4	50	25,3 %
E18 Langangen – Dørdal	16,8	50	21,9 %
E18 Tvedestrand – Arendal	5,2/10,8	50	19,6 %
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	7,6/8,4/10/11,2	50	21,9 %
E39 Svegatjørn – Rådal	22	50	38,9 %
E6 Gardermoen – Kolomoen	0/10	100/50	24,1 %
E6 Hålogalandsbrua	0	100	27,4 %
E6 Kolomoen – Moelv	8,4/10,4	50	21,3 %
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	0	100	12,9 %
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	0	100	14,0 %
E6 Ranheim – Åsen	21,6	50	36,4 %
E6 Ringebu – Otta	5,2/6,8/8/10,4/14,4/15,6	50	14,4 %
E6 Ulsberg – Melhus	11,2/14,8	50	23,3 %
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	20,4	50	18,4 %
E6 Øyer – Tretten	0	100	16,5 %
Fosenpakken	21,2	50	22,2 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	0	100	37,6 %

<sup>28</sup> I enkelte prosjekter blir det differensiert innenfor takstklassen nullutslippskjøretøy, der hydrogenkjøretøy ikke blir belastet bompenger. I tillegg blir elektriske varebiler i takstgruppe 1 i Oslo-pakke 3 ikke belastet bompenger.

<sup>29</sup> Bypakke Bergen har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 17,60. Det er ikke tidsdifferensierte takster i bomstasjonene som startet innkreving i 2019.

<sup>30</sup> Bypakke Tenk Tromsø har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 14,40.

Bompengeprosjekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 <sup>28</sup>	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	11,6/19,2/22,4	50	21,3 %
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	9,6	50	12,2 %
Fv 45 Gjesdal	27,2	50	23,4 %
Fv 659 Nordøyvegen	96,32	30	30,7 %
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	29,6/36,8	50	22,0 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	0	100	23,6 %
Fv 858 Ryaforbindingen	0	100	34,4 %
Førdepakken	21,28	30	20,2 %
Haugalandspakken	7,28	30	22,0 %
Kvamppakken	11,2	50	21,9 %
Miljøpakke Trondheim <sup>31</sup>	4,48/6,08	60	34,5 %
Nordhordlandspakken	8,4	50	30,7 %
Oslopakke 3 <sup>32</sup>	11,2	Miljødiff. takster	38,6 %
Rv 13 Ryfast	14/68,4	50	34,6 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	8,8	50	18,7 %
Rv 36 Bø – Seljord	0	100	16,5 %
Rv 36 Slåttekås – Årnes	0	100	18,9 %
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	19,2	50	22,7 %
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	0	100	25,8 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	51,6	50	21,6 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 <sup>33</sup>	7,2	50	27,9 %
Vegpakke Harstad	6,4	50	18,6 %

Tabell 55 – Antall og andel passeringer med nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 og 2, spesifisert for de enkelte bompengeselskapene. Inkluderer både passeringer i bomstasjoner og passeringer på ferjesamband med bompengeneinkreving. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilder: AutoPASS Analytics, rapportering fra bompengeselskapene).

Bompengeselskap	Antall passeringer nullutslipp – Takstgruppe 1	Andel nullutslipp – Takstgruppe 1	Antall passeringer nullutslipp – Takstgruppe 2	Andel nullutslipp – Takstgruppe 2
<b>Bompengeselskap Nord</b>	20 527	21,7 %	178	3,2 %
<b>Ferde</b>	94 265	34,6 %	961	5,9 %
<b>Fjellinjen</b>	144 522	40,5 %	3 359	12,7 %
<b>Vegamot</b>	47 747	33,1 %	489	5,0 %
<b>Vegfinans</b>	49 206	26,2 %	75	0,4 %

<sup>31</sup> Miljøpakke Trondheim har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 5,76/12,16.

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

<sup>33</sup> Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 10,40. I tillegg belastes nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2, uavhengig av gyldig brukeravtale, med kr 14,00/22,00 i henholdsvis utenfor og innenfor rushtid.

## 5.7 Vedlegg 7 – Gjennomsnittstakst

Tabell 56 – Faktisk gjennomsnittstakst beregnet ved å dividere prosjektets passeringsinntekter på totalt antall passeringer. Det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og 2. Fastsatt gjennomsnittstakst som oppgitt i prosjektets stortingsproposisjon eller takstvedtak, prisjustert til 2023-kroner ved bruk av konsumprisindeksen. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics, stortingsproposisjoner, takstvedtak)

Prosjekt	Faktisk gjennomsnittstakst (2023-kr)	Fastsatt gjennomsnittstakst (2023-kr)	Merknad
Askøypakken	15,71	15,72	
Bypakke Bergen	12,04	14,04	
Bypakke Bodø	9,59	11,5	Inkludert tilskudd
Bypakke Grenland	8,13	12,96	
Bypakke Nord-Jæren	12,02	25,02	Det er lokalpolitisk bestemt at takstene skal gjenspeile en gjennomsnittstakst på 12 2020-kr (tilsvarende 13,86 2023-kr).
Bypakke Tenk Tromsø	4,47	6,81	
Bypakke Ålesund	8,85	16,18	
Bømlopakken	51,63	52,76	
E134 Damåsen – Saggrenda	28,98	33,18	
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	25,85	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 59,29 (ny E6) og 21,85 (fv 2280 og fv 241) (2023-kr)
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	50,54	56,15	Inkludert tilskudd
E16 Kongsvinger – Slomarka	24,55	33,19	Inkludert tilskudd
E18 Gulli – Langangen	7,69	10,09	Inkludert tilskudd
E18 Langangen – Dørdal	33,26	40,94	Inkludert tilskudd
E18 Tvedestrand – Arendal	17,33	21	Inkludert tilskudd
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	21,32	23,89	Prosjektet har i 2024, som følge av revidert bompengelopplegg, endret gjennomsnittstaksten til 5,7 2023-kr pr. km.
E39 Rogfast	73,58	-	Forhånds/parallellinnkrevning på ferje. Fastsatt gjennomsnittstakst vil gjelde fra oppstart av etterskuddsinnkrevningen.
E39 Svegatjørn – Rådal	38,78	50,52	Inkludert tilskudd
E6 Gardermoen – Kolomoen	17,69	21,83	Inkludert tilskudd
E6 Hålogalandsbrua	59,48	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 111,91 (E6 Hålogalandsbrua) og 52,09 (E10 Trædal - Lervik) (2023-kr). Inkludert tilskudd
E6 Kolomoen – Moelv	18,89	19,88	Inkludert tilskudd
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	18,02	21,99	
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	27,16	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 30,47, 37,59 og 39,43 (2023-kr). Inkludert tilskudd
E6 Ranheim – Åsen	40,65	45,61	
E6 Ringebu – Otta	25,49	28,32	Inkludert tilskudd
E6 Ulsberg – Melhus	30,34	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 37,15 (E6 Hofstad) og 23,52 (fv. 740 Hofstad) (2023-kr)
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	47,44	46,67	
E6 Øyer – Tretten	20,94	24,85	Inkludert tilskudd. Innkrevning avsluttet 08.02.2024
Fosenpakken	42,19	43,9	
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	16,71	23,1	Inkludert i Bypakke Nedre Glomma. Oppgitt gjennomsnittstakst er for Bypakke Nedre Glomma fase 1. Denne er endret i forbindelse med oppstart av Bypakke Nedre Glomma fase 2.

Prosjekt	Faktisk gjennomsnittstakst (2023-kr)	Fastsatt gjennomsnittstakst (2023-kr)	Merknad
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	32,42	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 25,64 (Dyrstad), 45,28 (Sprova) og 49,41 (Malm) (2023-kr)
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	20,16	23,33	
Fv 45 Gjesdal	47,25	0	Gjennomsnittstakst ikke fastsatt. Innkreving avsluttet 15.02.2024
Fv 659 Nordøyvegen	144,60	148,36	
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	81,35	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 71,25 (Våvatnet) og 92,13 (Valslag) (2023-kr)
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	36,68	51,56	
Fv 858 Ryaforbindelsen	45,18	75,16	
Førdepakken	18,33	19,2	Inkludert tilskudd
Haugalandspakken	6,08	5	Inkludert tilskudd
Kvammapakken	17,36	22,11	Inkludert tilskudd
Kvinnheradpakken	40,16	47,25	
Miljøpakke Trondheim	9,15	9,83	
Nordhordlandspakken	8,69	8,11	
Oslopakke 3	11,80	16,73	Jf. takstvedtak i 2023
Rv 13 Ryfast	52,88	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 125,48 (Ryfylketunnelen) og 23,53 (Hundvågtunnelen) (2023-kr). Inkludert tilskudd
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	18,95	44,91	Inkludert tilskudd, men ikke inkl. ekstra tilskudd for prøveordning med redusert takst på hovedveg og fritak på sideveg
Rv 36 Bø – Seljord	18,17	24,12	
Rv 36 Slåttekås – Årnes	23,21	27,15	Inkludert tilskudd
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	37,58	44,84	Inkludert tilskudd
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	63,41	81,56	Inkludert tilskudd
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	107,65	157,8	Inkludert tilskudd
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	12,43	13,62	
Vegpakke Harstad	5,98	6,47	Inkludert tilskudd



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

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

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**