



Bompengeinnkreving i 2018



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Bompengereformen	3
1.2	Endringer i rammebetingelser.....	3
1.2.1	Innføring av nye takstgrupper	4
1.2.2	Avvikling av innkreving av tilleggsavgift	4
1.2.3	Endring av takst- og rabattsystem og oppfølging av gjennomsnittstakst	4
1.2.4	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	5
2	Bompengeinnkrevningen i 2018 – resultater og analyser.....	7
2.1	Bompengeprosjekter og bomstasjoner.....	7
2.2	Trafikk.....	9
2.2.1	Passeringer	9
2.2.2	Brikkebruk	11
2.2.3	Utenlandskregistrerte kjøretøy	13
2.2.4	Passeringer fritatt fra betaling av bompenge	13
2.3	Bompengeinntekter	15
2.4	Driftskostnader.....	19
2.4.1	Driftskostnader per passering	21
2.4.2	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter	24
2.5	Låne- og innskuddsforvaltning	25
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader.....	26
2.5.2	Rentevilkår.....	27
2.5.3	Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter.....	28
2.6	Status på innkrevingstid	30
2.7	Lokal drivstoffavgift.....	31
3	Regionale bompengeselskap.....	33
3.1	Tilsyn og kontroll av de regionale bompengeselskapene	33
3.2	Sammenligning av de regionale bompengeselskapene	33
3.3	Måletallsindikatorer	35
3.3.1	Rapportering av måletallsindikatorer i 2018 og fremtidig rapportering.....	35
3.4	Regnskapsmessig skille for integrerte utstedere	36
4	Vurdering av resultatene.....	38
5	Vedlegg.....	40
5.1	Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner	40
5.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter	42

5.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld	44
5.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene	47
5.5	Vedlegg 5 – Utenlandskregistrerte kjøretøy og bruk av brikke.....	49
5.5.1	Passeringer med utenlandske kjøretøy	49
5.5.2	Fakturerte passeringer	49
5.5.3	Betaling av faktura for passeringer	50

1 Innledning

I denne rapporten beskrives resultater fra driften til bompengeselskapene i 2018. Dette inkluderer resultater for passeringer i bomstasjonene, inntekter, drifts- og finanskostnader, lån og innskudd, og en sammenligning med tidligere år. I tillegg er historiske tall oppgitt for disse temaene. Det er også gitt en omtale av status på innkrevningstid for prosjekter som har startet innkreving og forventet nedbetalingstidspunkt for alle prosjekter. Passeringer med nullutslippskjøretøy og utenlandskregistrerte kjøretøy er omtalt spesielt. Tilsyn og kontroll av de regionale bompengeselskapene er omtalt, og i tillegg er det gitt en sammenligning av de regionale bompengeselskapene for enkelte av de rapporterte tallene.

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

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

Bompengeavtaler mellom de nye regionale bompengeselskapene og Samferdselsdepartementet ble inngått på følgende tidspunkt:

- Bompengeselskap Nord AS: 10. oktober 2018
- Ferde AS: 24. november 2017
- Fjellinjen AS: 15. august 2017
- Vegamot AS: 18. august 2017
- Vegfinans AS: 17. november 2017

Overtakelse av de tidligere bompengeselskapene pågikk i perioden 2017-2019, og ved slutten av 2019 står fortsatt fire selskap utenfor de regionale bompengeselskapene. Svinesundsforbindelsen AS og Atlanterhavstunnelen AS vil forbli utenfor inntil bompengeinnkrevningen blir avviklet, mens det er pågående prosesser for å få inkludert de to andre selskapene, Eksportvegen AS og Ryaforbindelsen AS.

1.2 Endringer i rammebetingelser

For en beskrivelse av bompengeordninger på offentlig veg, inkludert en samlet framstilling av rammebetingelsene, vises det til veileder for bompengeprojekter. Det vises i tillegg til takstretninglinjene, som er en sammenfatning av fullmakter og sentrale føringer fra Samferdselsdepartementet¹.

¹ Veileder for bompengeprojekter og takstretninglinjene er tilgjengelig på <https://www.autopass.no/om-autopass/veileder-bompengeprojekter-og-takstretninglinjer>

1.2.1 Innføring av nye takstgrupper

I 2016 ble de tidligere takstklassene for lette (til og med 3500 kg) og tunge (fra og med 3501 kg) kjøretøy erstattet med takstgruppe 1 og takstgruppe 2, i henhold til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøygruppe M1², forutsatt at disse har gyldig avtale. Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøygruppe M1 og som faller inn under takstgruppe 1. Denne endringen gjaldt fra og med 4. april 2016 i alle automatiske bompengeanlegg i Norge. Dette betyr at resultater for 2016 og senere tilknyttet fordeling mellom takstgruppe 1 og 2 ikke vil være helt sammenlignbare med fordeling mellom lette og tunge kjøretøy for tidligere år. I rapporten er benevnningene takstgruppe 1 og takstgruppe 2 også brukt for årene før 2016.

1.2.2 Avvikling av innkreving av tilleggsavgift

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

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

På grunn av det lange tidsløpet med fakturering av passeringer og tilleggsavgifter, var det ikke noen endringer i de totale inntektene fra tilleggsavgifter før i 2018. I tillegg til lengden på fakturaløpet, er det også vanlig at bompengeselskapet venter med å sende ut faktura til et gitt kjøretøy har nådd en viss sum eller at det har gått et bestemt antall måneder. Det er derfor inntekter fra tilleggsavgifter også i 2018.

1.2.3 Endring av takst- og rabattsystem og oppfølging av gjennomsnittstakst

En ny takst- og rabattstruktur for bompengeprojekter 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 bompengesinnkreving, ved standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. Dette innebærer at den generelle rabattsatsen for passeringer med brikke og gyldig avtale 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 avvikles, og det samme gjør ordningen med tilleggsavtaler for å oppnå lokal rabatt.

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

² Kjøretøygruppe M1 omfatter biler for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet, og inkluderer de fleste bobiler og enkelte andre større personbiler.

1.2.3.1 Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojekt

I Prop. 1 S (2016-2017) omtales bruk av gjennomsnittstakst som tiltak for reduksjon av usikkerhet i bompengeprojekter. Med gjennomsnittstakst menes gjennomsnittlig inntekter per passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper og takstklasser.

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

I nye prosjekter som legges fram for Stortinget vil det være beregnet en gjennomsnittstakst. I de fleste eldre prosjekt er det ikke fastsatt en gjennomsnittstakst i stortingsproposisjonen, men ved overgang til nytt takst- og rabattsystem har det i mange prosjekter blitt beregnet en (ny) gjennomsnittstakst.

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

En sammenligning mellom fastsatt og reell gjennomsnittstakst kan brukes til å vurdere inntekter i forhold til finansieringsforpliktelser. Eksempler på vurderinger:

- Er det behov for takstjustering i samsvar med prisstigning?
- Er det behov for å justere grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst?
- Er det behov for å endre gjennomsnittstaksten?
- Er det behov for større endringer i bompengeorordninger utover rammene som er fastlagt i bompengeproposisjonen?

1.2.3.2 Innføring av betaling for nullutslippskjøretøy

I forbindelse med stortingets behandling av Prop. 87 S (2017-2018), Innst. 380 S (2017-2018), legges det opp til at det kan innføres betaling for nullutslippskjøretøy i alle bompengeprojekter, forutsatt lokalpolitisk tilslutning. Dette er innført i enkelte prosjekter fra og med 2019.

1.2.4 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 byområdene³, jf. Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017). 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,

³ Tilskuddsordningen er fra og med statsbudsjettet for 2019 ført på kap. 1320, post 73.

post 61) og belønningsmidler til bymiljø og byvekstvtaler (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 ha godkjent at gjennomsnittstaksten i prosjektet reduseres med minimum 10 prosent.

2 Bompengeneinnkrevingen i 2018 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengeneinnkrevingen i 2018, i tillegg til historiske resultater, for utviklingen av antall bompengeprojekter, passeringer i bomstasjonene, bompengeneinntekter, driftskostnader og bompengeselskapenes lån og innskudd. I tillegg er det gitt en omtale av status på innkrevningstiden til bompengeprojektene og en kort omtale om lokal drivstoffavgift.

2.1 Bompengeprojekter og bomstasjoner

I 2018 var det bompengeneinnkreving i 62 bompengeprojekter. I løpet av året ble innkrevingen avsluttet for E18 Aust-Agderpakken, fv 71 Sykkylvsbrua og rv 19 Kirkebakken – Re grense, mens innkreving startet for prosjektene E18 Bommestad – Sky og rv 36 Slåttekås - Årnes.

Bompengeneinnkreving startet også i bomstasjonen tilhørende E6 Hålogalandsbrua, men dette var en utvidelse med én bomstasjon for dette prosjektet. I tillegg ble innkreving avsluttet for Nord-Jærenpakken, mens innkrevingen fortsatte for Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) i det samme området. Bypakke Bergen avløste Bergensprogrammet i 2018, og det ble innført miljødifferensierte takster i eksisterende bomstasjoner, jf. Prop. 11 S (2017-2018). For prosjektet fv 714 Stokkhaugen – Sunde var trinn 1 nedbetalt i 2018, men innkreving for trinn 2 fortsatte i samme bomstasjoner uten opphold, jf. Prop. 133 S (2016-2017).

Tabell 1 viser antall bompengeprojekter med innkreving hvert år for perioden 2012-2018, i tillegg til antall bompengeprojekter som startet og avsluttet innkrevingen.

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

Tabell 1 - Antall bompengeprojekter med innkreving i perioden 2012-2018, og antall bompengeprojekter med oppstart, utvidelse (dvs. oppstart av flere bomstasjoner i prosjekter som allerede har innkreving eller oppstart av nye trinn av utbyggingen med innkreving i samme bomstasjoner som tidligere) og avslutning for disse årene.

De fleste bompengeprojektene utførte bompengeneinnkreving i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengeneinnkreving på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i fem prosjekter, og to av disse hadde innkreving både på ferje og i bomstasjoner på veg. I tillegg var det innkreving av lokal drivstoffavgift for Tromsøpakke 3. Lokal drivstoffavgift er ikke inkludert i resultater og analyser i denne rapporten annet enn ved en egen beskrivelse i kapittel 2.7.

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

⁴ I tillegg har det for enkelte år vært prosjekter som har gått over fra forhåndsinnkreving av bompenger på ferje til ordinær bompengeneinnkreving på veg etter at vegprosjektene har vært ferdigstilt.

I løpet av 2018 var det innkreving i 251 bomstasjoner fordelt på om lag 500 innkrevingsfelt, og det var i tillegg bompengeneinnkreving på sju ferjesamband. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004-2018, og viser antall bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Ferjesamband med bompengeneinnkreving vil komme i tillegg.

År	Antall bomstasjoner ⁵
2004	140
2005	143
2006	115
2007	116
2008	135
2009	148
2010	157
2011	158
2012	164
2013	170
2014	197
2015	208
2016	240
2017	237
2018	251

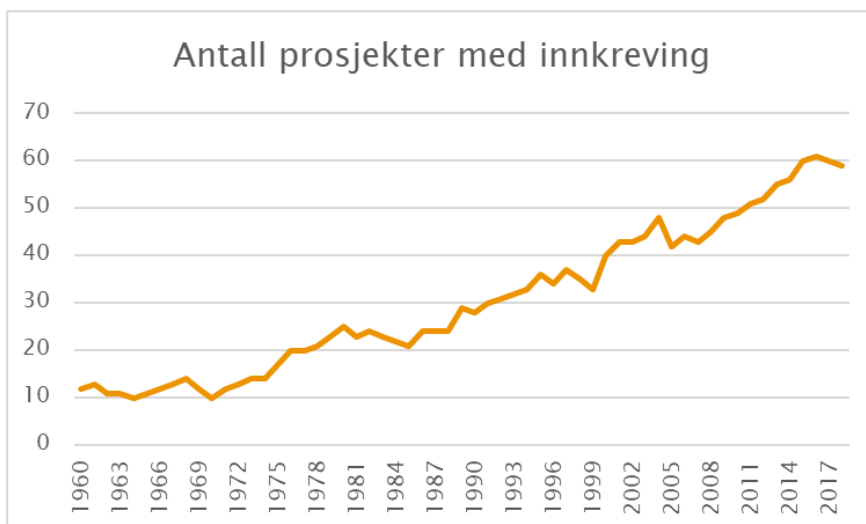
Tabell 2 - Antall bomstasjoner med innkreving per år i perioden 2004-2018.

Ettersom tre prosjekter avviklet sin innkreving i løpet av 2018, hvis man ser bort fra bypakkene som hadde overgang til ny ordning, hadde 59 bompengeprojekter innkreving ved utgangen av 2018. Ved dette tidspunktet var totalt 81 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 22 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving. Tabell 32 viser hvilke prosjekter dette gjelder, og antall bomstasjoner tilhørende disse prosjektene, som oppgitt i de respektive stortingsproposisjonene.

Tabell 31 gir en oversikt over alle bompengeprojekter som hadde innkreving i 2018, hvilket fylke de tilhørte, og antall bomstasjoner for de ulike prosjektene.

Figur 1 viser antall bompengeprojekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2018.

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



Figur 1 – Antall bompengeprojekter med innkreving ved utgangen av hvert år i perioden 1960-2018.

2.2 Trafikk

2.2.1 Passeringer

I 2018 var det registrert 656 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompenginnkreving. Dette var fordelt på 92,8 prosent i takstgruppe 1 og 7,2 prosent i takstgruppe 2, som er omtrent som fordelingen har vært de foregående tre årene.

Tabell 3 - Tabell 6 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompenginnkreving, for perioden 2014-2018. Se Tabell 31 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2018, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompenginnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Hvis man ser bort fra prosjekter som startet eller avviklet sin innkreving i 2018, så er det kun et fåtall prosjekter som har en endring på mer enn 0,5 prosentpoeng i fordelingen mellom takstgruppe 1 og 2 sammenlignet med 2017. For de fleste prosjektene, rundt 90 prosent, varierer andelen mellom -0,5 og 0,5 prosentpoeng for en gitt takstgruppe sammenlignet med 2017. Det har vært en økning for rundt halvparten og en reduksjon for den andre halvparten av prosjektene.

Andelen bompengepasseringer som blir gjort på ferjestrekninger med bompenginnkreving var på 0,4 prosent i 2018. Denne andelen har vært under en prosent i perioden 2014-2018.

År	Antall – takstgruppe 1	Antall – takstgruppe 2	Totalt antall passeringer	Andel – takstgruppe 1	Andel – takstgruppe 2
2014	475 970 913	34 500 875	510 471 787	93,2 %	6,8 %
2015	548 123 568	42 995 858	591 119 426	92,7 %	7,3 %
2016	592 912 754	45 316 247	638 229 001	92,9 %	7,1 %
2017	608 156 260	46 814 957	654 971 217	92,9 %	7,1 %
2018	609 132 060	47 354 101	656 486 161	92,8 %	7,2 %

Tabell 3 – Antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2, for passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompenginnkreving. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2014–2018).

År	Antall – bomstasjoner	Antall – ferje	Totalt antall passeringer	Andel – bomstasjoner	Andel – ferje
2014	506 505 529	3 966 258	510 471 787	99,2 %	0,8 %
2015	586 980 419	4 139 007	591 119 426	99,3 %	0,7 %
2016	634 136 119	4 092 882	638 229 001	99,4 %	0,6 %
2017	651 893 889	3 077 328	654 971 217	99,5 %	0,5 %
2018	653 572 562	2 913 599	656 486 161	99,6 %	0,4 %

Tabell 4 - Antall passeringer fordelt på bomstasjoner og ferjer med bompengeneinnkrevning. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2018).

År	Antall – takstgruppe 1, bomstasjoner	Antall – takstgruppe 2, bomstasjoner	Totalt antall passeringer i bomstasjoner	Andel – takstgruppe 1, bomstasjoner	Andel – takstgruppe 2, bomstasjoner
2014	472 471 944	34 033 586	506 505 529	93,3 %	6,7 %
2015	544 483 552	42 496 867	586 980 419	92,8 %	7,2 %
2016	589 316 862	44 819 257	634 136 119	92,9 %	7,1 %
2017	605 454 197	46 439 692	651 893 889	92,9 %	7,1 %
2018	606 590 345	46 982 217	653 572 562	92,8 %	7,2 %

Tabell 5 - Antall passeringer i bomstasjoner, fordelt på takstgruppe 1 og 2. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2018).

År	Antall – ferje (< 6,0 m)	Antall – ferje (≥ 6,0 m)	Totalt antall passeringer på ferje	Andel – ferje (< 6,0 m)	Andel – ferje (≥ 6,0 m)
2014	3 498 969	467 289	3 966 258	88,2 %	11,8 %
2015	3 640 016	498 991	4 139 007	87,9 %	12,1 %
2016	3 595 892	496 990	4 092 882	87,9 %	12,1 %
2017	2 702 063	375 265	3 077 328	87,8 %	12,2 %
2018	2 541 715	371 884	2 913 599	87,2 %	12,8 %

Tabell 6 - Antall passeringer på ferjer med bompengeneinnkrevning, fordelt på kjøretøy under og over 6,0 meter. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2018).

Gjennomsnittlig antall passeringer per døgn (årsdøgntrafikk (ÅDT)) varierer mye mellom de ulike prosjektene. I noen få prosjekter passerte under tusen kjøretøy per døgn, mens i prosjektet med mest trafikk var det en ÅDT på rundt 300 000. Tabell 7 viser antall bompengeprojekter per ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT.

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

Tabell 7 - Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på kategorier av årsdøgntrafikk (ÅDT) for perioden 2014-2018. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2018).

Tabell 8 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012-2018. Prosjektene som er definert som bomringer, også kalt bypakker, inkluderer for 2018: Bypakke Bergen/Bergensprogrammet, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nord-Jæren/Nord-Jærenpakken, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Namdalsprosjektet, Oslopakke 3, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen og Vegpakke Harstad. Bompengepakker hvor utbyggingen hovedsakelig skjer på riksveg med mindre tiltak på fylkesveg eller

⁶ I denne opptellingen er ikke de strekningsvise prosjektene E18 Gulli – Langangen, E6 Gardermoen – Kolomoen og E16 Kongsvingervegen (E16 Kløfta – Nybakk og E16 Kongsvinger- Slomarka) splittet i flere prosjekter. Sum vil derfor avvike fra antall prosjekter med innkrevning.

kommunal veg, er definert som riksvegprosjekter. Det er kun små forandringer i fordelingen mellom disse typene prosjekter i perioden 2016 til 2018. I forbindelse med oppstart av nye bypakker i Oslo, Bergen og Nord-Jæren, med flere bomstasjoner enn tidligere i samme områder, er det forventet at andelen passeringer i bypakker vil øke i 2019.

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

Tabell 8 - Fordeling av antall passeringer i bomringer (bypakker), riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2018, og andel av totalt antall passeringer de enkelte årene. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012–2018).

2.2.2 Brikkebruk

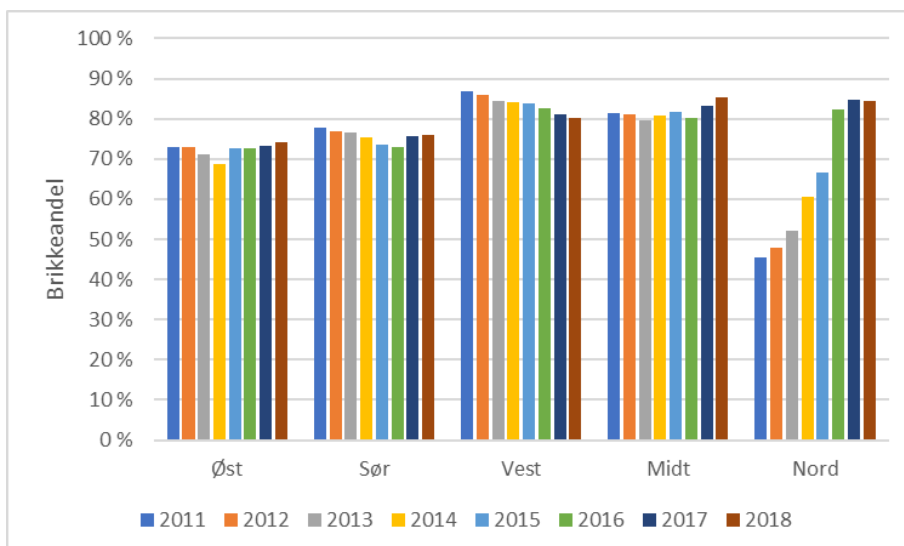
Ved utgangen av 2018 brukte alle bompengelanlegg på offentlig veg, men unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Brikkeandel, det vil si antall passeringer hvor brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008-2018 er gitt i Tabell 9. Brikkeandelen har hatt en årlig økning siden 2016. Andelen har vært stabil rundt 80 prosent siden 2008, med en svak årlig nedgang i perioden 2010-2014.

År	Brikkeandel (prosent) ⁷
2008	77,18
2009	80,70
2010	81,21
2011	80,64
2012	79,71
2013	78,21
2014	77,26
2015	77,51
2016	77,14
2017	78,26
2018	78,66

Tabell 9 - Brikkeandel, dvs. antall passeringer der brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, for perioden 2008–2018. (Kilde: CS Norge).

Figur 2 viser utvikling i brikkeandel i de ulike regionene fra 2011 til 2018. Fra 2011 til 2016 var brikkeandelen høyest i region vest, mens i 2017 og 2018 har den vært høyest i henholdsvis region nord og midt. I forbindelse med oppstart av bompengeneinnkreving for flere bompengeprosjekter i region nord, har brikkeandelen som forventet økt i hele denne tidsperioden, og har siden 2016 vært på samme nivå som resten av landet.

⁷ Gjelder kun bompengelanlegg tilknyttet sentralsystemet CS Norge.



Figur 2 – Utvikling i brikkeandel for de ulike regionene i perioden 2011-2018. (Kilde: Oppfølgingskjema fra bompengeselskapene og rapporter fra CS Norge).

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

Hvis man kun tar hensyn til brikkepasseringer som knyttes til gyldige avtaler, var andelen 74,7 prosent av totalt antall passeringer. For årene 2015-2017 var denne andelen på henholdsvis 71,4, 71,7 og 72,3 prosent.

I AutoPASS-anleggene var det om lag 139 millioner passeringer hvor brikke ikke var registrert. Om lag 66 millioner av disse passeringene, som tilsvarer 47 prosent, ble etter passering knyttet til en avtale. Dette er noe høyere enn i 2017, da denne andelen var på 44 prosent. Andelen passeringer med enten brikke eller avtale var da på 89 prosent, og omtrent ett prosentpoeng høyere enn i 2017. Hvis man antar at alle passeringer uten brikke knyttet til en avtale er kun gyldige avtaler, var andelen passeringer med gyldig avtale på 85 prosent. Til sammenligning var denne andelen på 82 prosent i både 2016 og 2017.

Antall passeringer uten brikke, men med avtale, i forhold til totalt antall passeringer uten brikke, varierer mye mellom ulike bompengeanlegg. Hvis man ser på de ulike bompengeprojektene, varierer denne andelen fra rundt 15 prosent til i overkant av 70 prosent. Årsaker til at brikke ikke blir registrert ved passering kan være flere, f. eks. feil på brikken (f. eks. utgått batteri), feilplassert brikke, frontruter som forhindrer at brikke blir avlest korrekt, feil på vegkantutstyret eller at bruker ikke har installert brikke i kjøretøyet. Prosjekter hvor denne andelen er høyest er hovedsakelig i enkelte byområder. De laveste andelenene finner man i hovedsak for strekningsvise prosjekter eller enkeltprosjekter som ikke er i nærheten av større byområder med bompengeskilting.

Ved å se på takstgruppe 1 og takstgruppe 2 hver for seg, finner man at brikkeandelen var 78,1 prosent for takstgruppe 1 og 86,0 prosent for takstgruppe 2. Hvis man ser på passeringer uten brikke som var tilknyttet en avtale, gjelder dette 45 prosent av passeringene i takstgruppe 1. For takstgruppe 2 var 86 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

Totalt for hele landet har brikkeandelen gått opp sammenlignet med tidligere år, jf. Tabell 9. Rundt 64 prosent av prosjektene har hatt en økning i brikkeandelen, det vil si andelen passeringer hvor det er registrert en brikke, sammenlignet med 2017. Avtaleandelen, det vil si andelen passeringer som er

knyttet til en brikkeavtale uavhengig av om det er registrert en brikke ved passering, har økt i rundt 90 prosent av prosjektene.

2.2.3 Utenlandskregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandskregistrerte kjøretøy i bomstasjonene som benyttet AutoPASS-systemet var om lag 19,3 millioner, som tilsvarer 2,9 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Dette er basert på utenlandske kjøretøy uten brikke som ble behandlet av Euro Parking Collection (EPC) og utenlandske kjøretøy med brikke. Det er her forutsatt at kjøretøy med brikke fra en EasyGo-partner var utenlandsk. Tabell 10 viser antall passeringer med utenlandske kjøretøy i perioden 2013–2018⁸, i tillegg til andel av totalt antall passeringer.

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 %

Tabell 10 - Antall passeringer med utenlandske kjøretøy og andel av totalt antall passeringer i perioden 2013–2018. (Kilder: EPC, Turistløsningen, CS Norge og AutoPASS formidlingsentral).

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

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

I takstgruppe 1 betalte utenlandske kjøretøy med brikkeavtale 98 prosent og de uten brikkeavtale 92 prosent av fakturert beløp i 2018. Betalingsgraden for norske og utenlandske kjøretøy var omtrent på samme nivå i takstgruppe 1 for både de med og uten brikkeavtale.

I takstgruppe 2 betalte utenlandske kjøretøy med brikkeavtale 97 prosent av beløp fakturert i 2018, mens tilsvarende gruppe norske betalte 98 prosent. Det er større forskjell mellom norske og utenlandske i takstgruppe 2 for de som ikke har avtale. For disse betalte kun 59 prosent av fakturert beløp for utenlandske kjøretøy, mens for norske var betalingsgraden 89 prosent. Dette en liten gruppe, da de fleste kjøretøy i takstgruppe 2 bruker brikke fordi de omfattes av ordningen med obligatorisk brikke.

Se kapittel 5.5 for mer informasjon om utenlandske kjøretøy og brikker.

2.2.4 Passeringer fritatt fra betaling av bompenger

I henhold til takstretningslinjene¹ gis det fritak eller rabatter til ulike trafikantgrupper, forutsatt bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Tabell 11 oppgir antall fritakspasseringer for nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler), kollektivtransport, utrykningskjøretøy, kjøretøy som er i arbeid på vegen og forflytningshemmede. I tillegg er fritak på grunn av timesregel og passeringstak oppgitt for 2018. I 2018 utgjorde disse fritakene 26 prosent av alle passeringer.

⁸ Utenlandskregistrerte kjøretøy som passerte fv 64 Atlanterhavstunnelen eller på ferjer med bompengeskatt er ikke tatt hensyn til. Det antas at dette er en liten andel av totalt antall passeringer med utenlandske kjøretøy.

Særskilte fritak basert på bosted vil komme i tillegg. Passeringer med nullutslippskjøretøy⁹ er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.4.1.

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

Tabell 11 – Oversikt over antall fritakspasseringer i perioden 2015-2018, i tillegg til antall passeringer som har fått rabatt i henhold til timesregel og passeringstak for 2018. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy er oppgitt for 2011-2018. Oppgitt i millioner passeringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene og CS Norge).

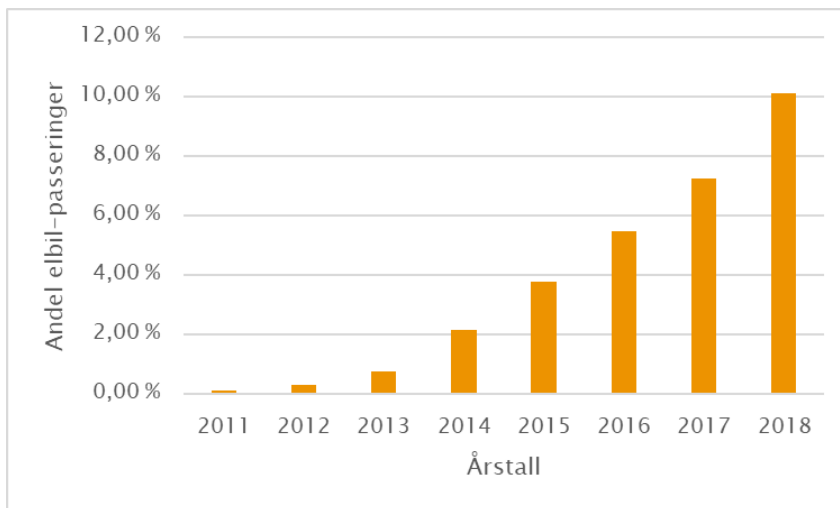
Hvis man ser på fordelingen av alle fritakspasseringene i de ulike prosjektene, var 86 prosent av passeringene i bomringer, 10 prosent i riksvegprosjekter og 4 prosent i fylkesvegprosjekter. I bomringene var 33 prosent av passeringene fritatt fra betaling av bompenger, mens dette var 9 prosent i riksvegprosjekter og 24 prosent i fylkesvegprosjekter. Alle bomringer har både timesregel og passeringstak, som bidrar til at mange passeringer fritas fra betaling. I tillegg har enkelte bomringer et høyt antall passeringer som blir gjort med nullutslippskjøretøy. For riksvegprosjektene er det stor variasjon i andelen fritakspasseringer. Prosjektene som har høyest andel har timesregel eller en høy andel nullutslippskjøretøy. I enkelte fylkesvegprosjekter ble rundt 20-40 prosent av passeringene foretatt med nullutslippskjøretøy, som bidrar til den betydelige andelen fritakspasseringer. I tillegg har enkelte fylkesvegprosjekter timesregel.

2.2.4.1 Nullutslippskjøretøy

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

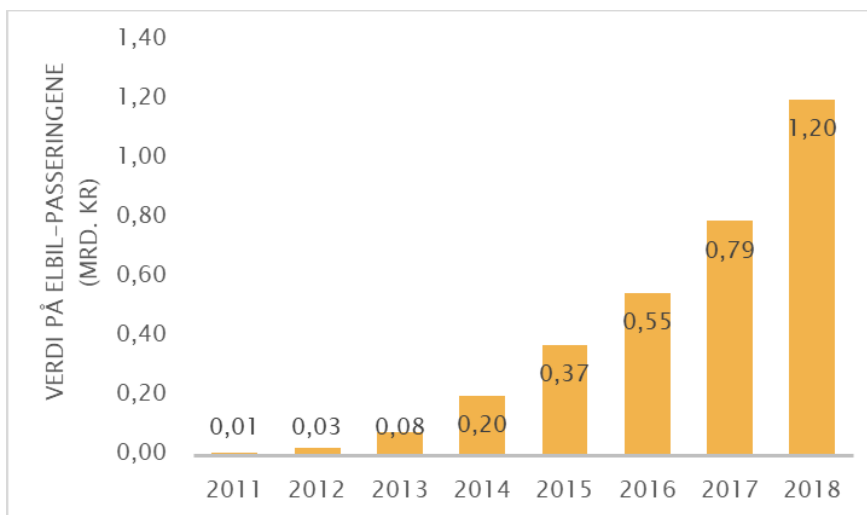
Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som har hatt fritak fra betaling av bompenger, i hovedsak elbiler⁹, har hatt en sterk økning de siste årene. I 2018 var det om lag 66 millioner passeringer i bomstasjonene som var registrert som nullutslippskjøretøy. Se Figur 3 for en utvikling i andelen elbilpasseringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2018. Tabell 11 angir antall elbilpasseringer i perioden 2011–2018.

⁹ Bompengefritaket for nullutslippskjøretøy gjelder for elbiler og hydrogenbiler. Tallene inkluderer derfor også passeringer med hydrogenbiler, men disse utgjør en marginal andel. Nullutslippskjøretøy omtales derfor også som elbiler.



Figur 3 - Utvikling i andel elbil-passeringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2018. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

Verdien på elbil-passeringene er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 1,2 milliarder kroner i 2018. Dette utgjorde om lag 11 prosent av de totale passeringsinntektene. Siden 2011 har verdien på elbil-passeringene i forhold til passeringsinntektene økt jevnlig fra 0,1 prosent i 2011. De første årene i perioden 2011–2018 var det mer enn en dobling i denne verdien hvert år, mens de siste tre årene har den årlige økningen i verdien på elbil-passeringene vært omtrent femti prosent. Ved denne beregningen er det forutsatt at de fleste elbil-bilistene ville kjørt egen bil også uten fritak. Det er imidlertid vanskelig å vite om de ville reist med egen bil, kollektivt, som passasjer i bil eller andre transportmåter. Dette gjelder spesielt i de største byområdene hvor kollektivtransport kan være et konkurransedyktig alternativ til bil på mange strekninger. Den beregnede verdien på elbil-passeringene kan derfor være noe overvurdert. Figur 4 viser utviklingen på beregnet verdi på elbil-passeringene som var fritatt for bompenge i perioden 2011–2018.



Figur 4 – Utvikling i beregnet verdi på elbil-passeringene som var fritatt for bompenge i perioden 2011–2018. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

2.3 Bompengeinntekter

I 2018 var de totale bompengeinntektene på 11,0 milliarder kroner, mens i 2017 var de på 10,4 milliarder kroner. Tabell 22 viser utviklingen i bompengeinntekter siden 2002. Tabell 12 viser

bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015-2018 spesifisert på passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, inntekter fra tilleggsavgifter, purregebyr og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner, inkludert tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, som beskrevet i kapittel 1.2.4. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 11,3 milliarder kroner i 2018.

År	Passeringsinntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	Passeringsinntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	Bompenginntekter på ferje	Sum passeringsinntekter	Inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer, utsteder-godtgjørelse	Sum bompenginntekter	Andre driftsinntekter	Sum driftsinntekter
2015	7 684 408	1 249 609	201 370	9 135 387	192 356	9 327 743	106 375	9 434 118
2016	8 145 453	1 237 505	207 899	9 590 858	228 678	9 819 536	108 427	9 927 963
2017	8 499 657 ¹⁰	1 481 378 ¹⁰	195 845	10 176 879	245 432	10 422 312	70 273	10 492 585
2018	9 005 307	1 595 962	200 282	10 801 550	160 450	10 962 001	354 060	11 316 061

Tabell 12 - Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompenginntekter på ferje, inntekter fra tilleggsavgift, purregebyr, miljøgebyr og utsteder-godtgjørelse, i tillegg til andre inntekter. Oppgitt i løpende 1 000 kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2015–2018).

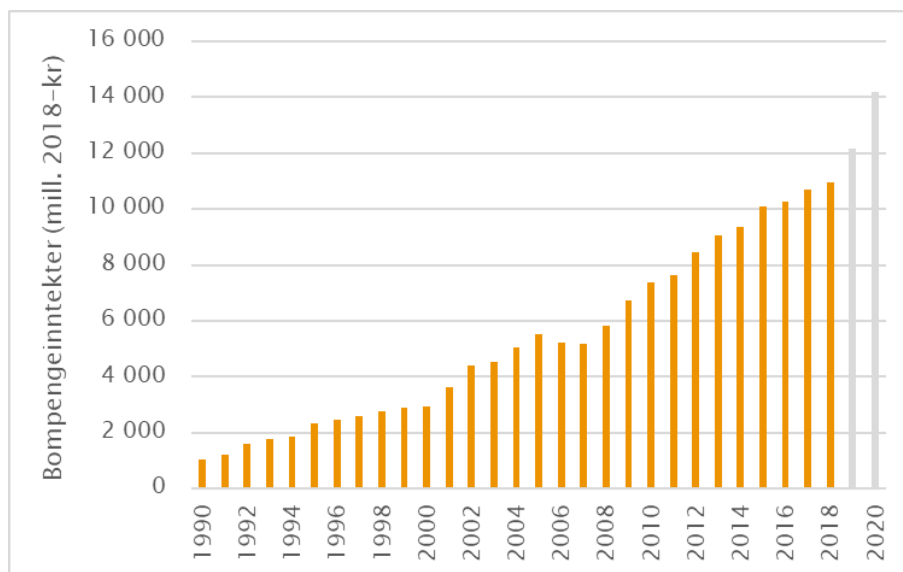
Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 84,8 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 15,2 prosent. Tabell 13 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2014-2018.

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 ¹⁰	15,1 ¹⁰
2018	84,8	15,2

Tabell 13 – Fordeling av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2 for perioden 2014-2018. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2018).

Figur 5 viser utviklingen av bompenginntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2018-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2019 og 2020. I denne perioden har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 350 millioner kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år, og gjennomsnittlig årlig øking for perioden 2008-2018 er om lag 530 millioner kroner. Prognosene for passeringsinntekter i 2019 og 2020 er på henholdsvis 12,2 og 14,2 milliarder kroner. Hovedårsaker til den forventede inntektsøkningen i 2019 er knyttet til oppstart av Oslo-pakke 3 trinn 2, Bypakke Bergen og Bypakke Nord-Jæren. I 2020 vil Bypakke Nedre Glomma, som har oppstart innkreving i slutten av 2019, også bidra til inntektsøkning, og i tillegg er det forventet at flere bompengeprojekter på riksveger starter innkreving i 2019 og 2020. Hovedandelen av inntektene er knyttet til de store bypakke i Oslo, Bergen, Stavanger-området og Trondheim. I tre av disse byområdene har det vært store endringer i bompengeprognet i 2018 og 2019. Det vil ta noe tid før man ser konsekvenser av dette sammenlignet med forutsatte inntekter i de respektive stortingsproposisjonene. Det er derfor knyttet noe usikkerhet til inntektsprognosene for 2019, og spesielt 2020. Prognosene kan være høyere enn hva inntektene faktisk vil bli, ettersom det tyder på at inntektene i enkelte bypakker vil være lavere enn forutsatt.

¹⁰ På grunn av feilrapportering for ett prosjekt i 2017, er fordelingen mellom inntekter for takstgruppe 1 og 2 korrigert.



Figur 5 – Bompenginntekter per år i perioden 1990-2018, oppgitt i millioner 2018-kroner. I tillegg er prognoser for 2019 og 2020 oppgitt. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2018, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013)).

Den gjennomsnittlige inntekten per passering var på 16,45 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes passeringsinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer fritatt fra betaling av bompenger. Tabell 14 viser utviklingen siden 2013. Tar man hensyn til prisstigning, har den gjennomsnittlige inntekten økt sammenlignet med både 2016 og 2017. I perioden 2013-2018 har antall fritakspasseringer økt, i stor grad forårsaket av antall passeringer med nullutslippskjøretøy. Dette har påvirket utviklingen av gjennomsnittlig inntekt per passering i denne perioden.

År	Gjennomsnittlig inntekt per passering (kr)
2013	16,44
2014	16,18
2015	15,45
2016	15,03
2017	15,54
2018	16,45

Tabell 14 – Gjennomsnittlig inntekt per passering. Oppgitt i løpende kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2018).

Gjennomsnittlig inntekt per passering varierte mellom et minimum på rundt 5 og et maksimum på 143 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 15 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. Gjennomsnittlig inntekt per passering, også kalt gjennomsnittstakst, er noe som i framtiden vil bli nøye fulgt opp for alle bompengeprojekter, jf. kapittel 1.2.3.1.

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

Tabell 15 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering for perioden 2014-2018. Inntekt per passering er oppgitt i løpende kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013–2018).

Tabell 16 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Prosjektene som er definert som bomringer er listet i kapittel 2.2.1. På grunn av oppstart innkreving i flere bypakker, har inntektene i denne kategorien økt, mens det kun har vært små endringer for riks- og fylkesvegprosjekter. På grunn av oppstart av flere riksvegprosjekter i 2019 og 2020, er det ikke ventet store endringer i fordelingen de neste to årene.

	Bomringer/bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel
2012	4 063	56,6 %	2 518	35,1 %	596	8,3 %
2013	4 649	59,6 %	2 488	31,9 %	663	8,5 %
2014	5 123	62,0 %	2 412	29,2 %	726	8,8 %
2015	5 263	57,6 %	3 058	33,5 %	814	8,9 %
2016	5 446	56,8 %	3 346	34,9 %	799	8,3 %
2017	5 859	57,6 %	3 503	34,4 %	815	8,0 %
2018	6 490	60,1 %	3 494	32,3 %	817	7,6 %

Tabell 16 - Fordeling av passeringsinntekter i bomringer/bypakker, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2018. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2018).

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

	Bypakker	Fylkesvegprosjekter	Riksvegprosjekter	Totalsum
Midt	11 %	31 %	9 %	12 %
Nord	4 %	12 %	6 %	5 %
Sør	7 %	0 %	22 %	11 %
Vest	25 %	42 %	10 %	21 %
Øst	54 %	15 %	53 %	51 %

Figur 6 - Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2018 for bypakker, fylkes- og riksvegprosjekt er fordelt på de ulike regionene, i tillegg til hvordan de totale passeringsinntektene er fordelt på regionene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2018).

Figur 7 viser hvordan passeringsinntektene i 2018 i de ulike regionene fordelte seg på bypakker, riks- og fylkesvegprosjekter. I alle regioner, med unntak av region sør, var rundt halvparten eller mer enn halvparten av inntektene fra bypakker. I region sør var den største andelen inntekter tilknyttet riksvegprosjekter.

	Midt	Nord	Sør	Vest	Øst	Totalsum
Bypakker	55 %	42 %	36 %	70 %	64 %	60 %
Fylkesvegprosjekter	20 %	18 %	0 %	15 %	2 %	8 %
Riksvegprosjekter	25 %	40 %	64 %	15 %	34 %	32 %

Figur 7 - Oversikt over hvordan passeringsinntektene i regionene fordelte seg på bypakker, fylkes- og riksvegprosjekter, i tillegg til hvordan de totale passeringsinntektene fordelte seg på disse kategoriene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2018).

Figur 8 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom fylkene¹¹. Enkelte prosjekter går over fylkesgrenser, så i noen tilfeller er to fylker oppgitt. Det var mest inntekter i Oslo og Akershus, etterfulgt av Hordaland, Trøndelag og Rogaland. I 2018 var det bompengeneinnkreving i alle fylker, med unntak av Finnmark.

	Andel passeringsinntekter
Akershus/Buskerud	0,0 %
Akershus/Hedmark	7,1 %
Aust-Agder	0,1 %
Buskerud	0,9 %
Buskerud/Oppland	0,0 %
Hedmark	0,0 %
Hordaland	10,9 %
Møre og Romsdal	1,4 %
Nordland	4,1 %
Oppland	4,5 %
Oslo/Akershus	32,4 %
Rogaland	9,3 %
Sogn og Fjordane	0,9 %
Telemark	2,3 %
Troms	0,9 %
Trøndelag	10,5 %
Vest-Agder	2,6 %
Vestfold	5,5 %
Østfold	6,6 %

Figur 8 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2018).

2.4 Driftskostnader

Driftskostnadene rapportert fra bompengeselskapene er delt opp i lønnskostnader (lønn til ansatte, styrehonorarer, arbeidsgiveravgift, etc.), administrasjonskostnader (regnskapsføring, innleide tjenester til administrasjon, revisjonskostnader, seminar/kurs, reisekostnader, kontorkostnader, møtekostnader og tilsvarende), innkrevingskostnader (kostnader relatert til drift av prosjektets bomstasjoner og kostnader relatert til innkreving av bompenger: innkjøpte driftstjenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utstederkostnader, etc.), tap på krav (tapt inntekt som følge av manglende betaling) og andre driftskostnader. I tillegg rapporterer selskapene på avskrivninger på varige driftsmidler og

¹¹ Fordelingen tar utgangspunkt i fylkene slik de var i 2018.

eventuelle nedskrivninger. Det varierer mellom selskapene om de fører avskrivninger på innkrevingsutstyret i sine regnskap, og over hvor lang tid de avskriver dette. Ved en sammenligning av driftskostnadene mellom prosjektene er derfor ikke avskrivninger tatt med for å få et mest mulig likt sammenligningsgrunnlag.

I 2018 var det 62 bompengeprojekter som hadde innkreving av bompenger. Driftskostnadene i 2018 for bompengeselskapene som hadde innkreving var 778 millioner kroner uten avskrivninger og 833 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 17 viser utviklingen fra 2013–2018 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 18 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.

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	122 589	567 718	87 001	801	54 410
Utvikling 2013-18					

Tabell 17 – Oversikt over de ulike postene for driftskostnader og utvikling for disse postene for årene 2013-2018. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2018).

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	691 109	778 110	832 520
Utvikling 2013-18			

Tabell 18 – Oversikt og utvikling over totale driftskostnader med og uten avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til driftskostnader eksklusive både tap på krav og avskrivninger, for årene 2013–2018. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2018).

Totalt har driftskostnadene økt med 13 millioner kroner sammenlignet med 2017. Tar man hensyn til prisstigning, er driftskostnadene høyere i 2017 enn i 2018. Driftskostnadene hadde en sterk reduksjon i 2014 i forhold til 2013, før de økte i 2015, og deretter sank betydelig i 2016. Siden 2016 har de totale driftskostnadene vært på et stabilt nivå.

De store endringene som bompengereformen har ført med seg, har ført til ekstra kostnader for enkelte bompengeprojekter i overgangsfasen til ny organisering av bompengesektoren. Årsaker til dette inkluderer overgang fra forskudd- til etterskuddsavtaler, administrasjon i forbindelse med endringer og tilrettelegging for ny organisering, kjøp av egne aksjer ved salg til det regionale bompengeselskapet, og aktivering og avskrivning av vegkantutstyr. I overgangsfasen har også andre endringer hatt innvirkning på kostnadene, enten positivt eller negativt. Dette gjelder terminering av kommersielle kontrakter og endringer i modeller for avsetning av tap. I tillegg har det vært tilfeller av endringer i innkrevingssystemet som har medført ekstra ressursbruk.

Lønns- og administrasjonskostnader har vært på omtrent samme nivå i perioden 2014-2017, uten å ta hensyn til prisstigning. Innkrevingskostnadene har økt årlig i perioden 2013–2016, før de fikk en reduksjon i 2017, og igjen en økning i 2018. Økningen i innkrevingskostnader må ses i sammenheng med den årlige økningen i antall bomstasjoner i denne perioden og dermed også antall passeringer. Posten andre kostnader har variert noe i perioden 2013–2018. Det er kun et fåtall bompengeprojekter som har ført kostnader på denne posten.

Tap på krav er noe lavere i 2018 enn i 2017. I 2018 utgjorde tap på krav om lag 10 prosent av de totale driftskostnadene, som er noe lavere enn i 2017, da de var på 11 prosent. Hvis man ekskluderer avskrivninger, var denne andelen 11 prosent, og til sammenligning 12 prosent i 2017. I 2016 var disse andelene på henholdsvis 9 og 10 prosent, mens de var 9 og 11 prosent i 2015, 9 og 10 prosent i 2014, og 15 og 17 prosent i 2013. Tap på krav som andel av passeringsinntektene var 0,8 prosent i 2018, og er oppgitt i Tabell 19 for perioden 2013-2018. Resultat for tap på krav er tett knyttet til regnskapsføringen i de ulike selskapene, og dette gir utfordringer med sammenligning fra år til år og mellom selskapene. Enkelte selskaper har også gjort endringer i sin regnskapsføring knyttet til tap på krav i løpet av perioden 2013–2018.

År	Tap på krav som andel av passeringsinntekter
2013	1,4 %
2014	0,8 %
2015	0,9 %
2016	0,8 %
2017	0,9 %
2018	0,8 %

Tabell 19 – Tap på krav som andel av passeringsinntekter i perioden 2013-2018. (Kilde: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2018).

Det er kun en liten forskjell mellom årene 2016-2018 for avskrivningene på innkrevingsutstyret. Det var en kraftig reduksjon av denne posten fra 2015 til 2016 på grunn av nedskrivningene av kostnadene tilknyttet avslutning av AutoPASS Grindgut-prosjektet i 2015. Etter at avtalen med IBM for å utvikle et nytt sentralsystem ble hevet, ble bompengeselskapene i 2015 anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive¹² aktiverte kostnader tilknyttet AutoPASS Grindgut. Dette har ført til store økninger i avskrivninger for enkelte bompengeselskaper dette året.

Hvis man ser bort fra avskrivninger, var driftskostnadene om lag 1,4 prosent høyere i 2018 enn i 2017, uten at det er tatt hensyn til prisstigning. Det har samtidig vært en økning i både inntekter og antall passeringer. Kostnadsposten innkrevingskostnader, som utgjør i underkant av 70 prosent av de totale driftskostnadene, hadde en økning i 2018, og det samme hadde posten avskrivninger på varige driftsmidler. De resterende kostnadspostene hadde en reduksjon.

2.4.1 Driftskostnader per passering

Tabell 20 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad per passering i perioden 2002-2018. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og tall for perioden 2012-2018 er beregnet fra alle bompengeprojekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er omregnet til 2018-kroner.

¹² Bompengeselskapene har ikke rapportert separat for avskrivninger og nedskrivninger av Grindgut-kostnader. Sum for avskrivninger inneholder derfor også disse nedskrivningene, og omtales her kun som avskrivninger.

År	Antall selskaper/prosjekter	Antall passeringer	Gjennomsnittlig driftskostnad per passering (2018-kr) (inkl. avskrivning på varige driftsmidler)
2002	40	228 253 751	2,53
2003	44	239 228 664	2,38
2004	45	267 340 239	2,26
2005	46	295 014 338	2,12
2006	46	275 086 307	2,31
2007	44	292 622 441	2,14
2008	43	319 573 951	2,19
2009	43	368 959 067	2,36
2010	50	418 545 821	2,25
2011	46	441 716 062	2,15
2012	49	464 131 890	1,99
2013	50	474 403 470	2,03
2014	52	510 471 787	1,66
2015	50	591 119 426	1,69
2016	53	638 229 001	1,32
2017	63	654 971 217	1,29
2018	62	656 486 161	1,27

Tabell 20 - Oversikt over antall passeringer i perioden 2002–2018 og driftskostnad per passering, oppgitt i 2018-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgingsskjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012-2018).

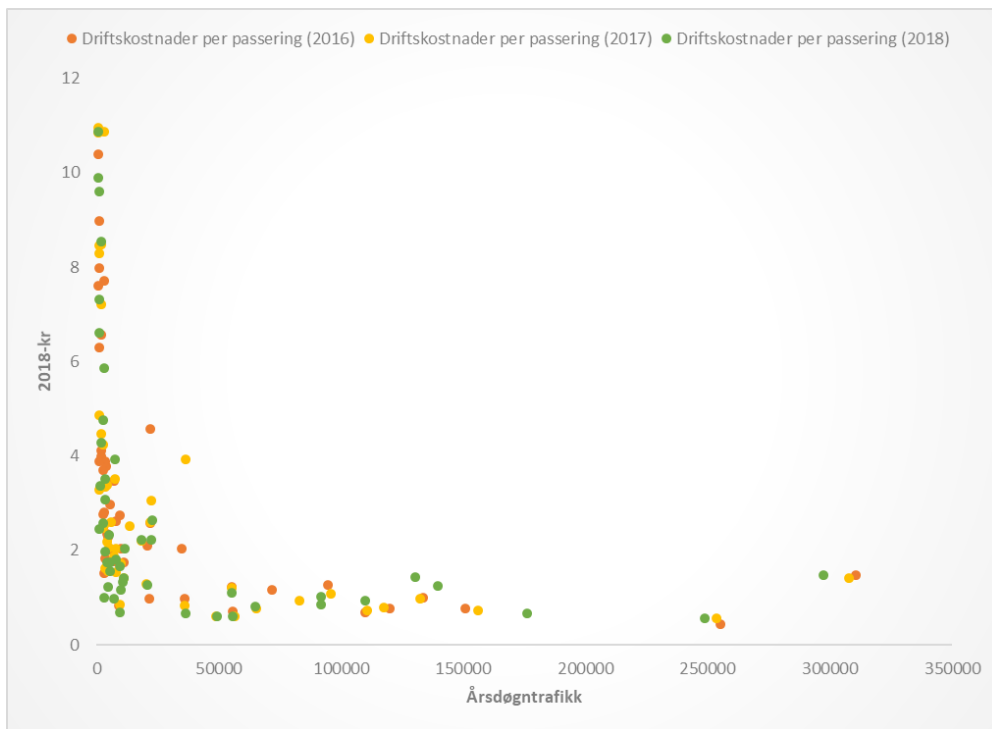
Driftskostnad per passering for alle bompengeprojekter med innkreving var 1,27 kroner i 2018. Dette er en reduksjon på to øre sammenlignet med 2017, omregnet til 2018-kroner. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprojekter som var i drift hele året, var driftskostnad per passering 1,26 kroner. Tidligere år var det vanlig at det var noen ører forskjell ved å se på alle prosjekter sammenlignet med prosjekter som kun var i drift hele året. Årsaken til dette er at det er tilknyttet ekstra kostnader ved oppstart og avvikling av bompengeinnkreving. Ved å ha færre og større bompengeselskap enn tidligere, og dermed flere stordriftsfordeler, kan man forvente at disse forskjellene vil minke. Man vil heller ikke i fremtiden ha opprettelse og avvikling av bompengeselskap for hvert enkelt bompengeprojekt i samme grad som tidligere, ettersom prosjektene vil tilhøre de fem regionale bompengeselskapene.

Hvis man beregner driftskostnad per passering uten avskrivninger, får man 1,19 kroner for alle prosjektene med innkreving. I 2014, 2015, 2016 og 2017 var driftskostnad per passering uten avskrivninger for alle prosjekter med innkreving henholdsvis 1,50, 1,40, 1,23 og 1,20 kroner, omregnet til 2018-kroner.

Hvis man ser på kostnadspostene knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader, og ser bort fra tap på krav og avskrivninger, var kostnad per passering 1,05 kroner. Tilsvarende tall var 1,24, 1,11 og 1,06 i henholdsvis 2015, 2016 og 2017, omregnet til 2018-kroner.

Som sett i Tabell 8 skjer de fleste passeringer i bomringer og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bomringer, riksveg- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad (eksklusive avskrivninger) per passering. For bomringene var driftskostnadene per passering 1,08 kroner, for riksvegprosjekter 1,15 kroner og for fylkesvegprosjekter 3,12 kroner. For riks- og fylkesvegprosjekter samlet var dette 1,10 kroner. Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og er også de prosjektene som har lavest årsdøgntrafikk. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årsdøgntrafikk, og der er også her driftskostnadene per passering er lavest.

Figur 9 viser sammenhengen mellom driftskostnad per passering, eksklusive avskrivninger, og årsdøgntrafikk i perioden 2015–2018. For å sikre at tall er sammenlignbare er kun prosjekter med innkreving hele året inkludert. I tillegg er kun automatiske bompengeanlegg tatt med. Man ser fra denne figuren at bompengeprosjekter med lav ÅDT har generelt høyere driftskostnad per passering enn prosjekter med høy ÅDT. For alle tre årene har de fleste prosjekter med ÅDT over 10 000, en driftskostnad per passering på under to kroner. For prosjekter med lavere ÅDT enn dette varierer driftskostnad per passering i større grad. I 2018 var det kun ett prosjekt som hadde driftskostnad per passering over ti kroner.



Figur 9 – Sammenheng mellom driftskostnad per passering (eksklusive avskrivninger) og årsdøgntrafikk for bompengeprosjekter med automatiske bompengeanlegg som var i drift hele året, for årene, 2016, 2017 og 2018. Oppgitt i 2018-kroner. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema fra bompenge-selskapene for perioden 2016-2018).

Kostnader for leie av sentralsystemet for alle bompengeprosjekter som bruker AutoPASS-systemet til innkreving, CS Norge, utgjorde 14 prosent av innkrevingskostnadene i 2018 og var på totalt 82 millioner kroner. Dette er noe lavere enn de foregående årene, da dette var på 16 prosent i 2017 og 17 prosent i 2016. Fordelingen av kostnadene for CS Norge har siden 1. november 2014 blitt gjort ved å bruke antall passeringer som fordelingsnøkkel. Tidligere ble kostnadene per bompengeprosjekt beregnet ut fra fem kategorier basert på ÅDT. For enkelte bompengeprosjekter, spesielt de med veldig lav ÅDT, gjorde en slik løsning at CS Norge-kostnader utgjorde en større andel av driftskostnadene enn hos prosjekter med høyere ÅDT som befant seg i samme kategori. For enkelte prosjekter hadde derfor endringen av kostnadsfordeling et utslag på driftskostnadene. De totale kostnadene som ble belastet bompenge-selskapene av Statens vegvesen i 2018, inkludert blant annet kostnader til leie av CS Norge og utvikling av nye systemløsninger, var på 155 millioner kroner. Dette utgjorde 19 prosent av de totale driftskostnadene.

Tabell 21 viser ÅDT-kategorier og kostnad per passering for prosjekter som brukte AutoPASS-systemet og som hadde bompengeinnkreving hele året i perioden 2014-2018. Man ser her at andelen prosjekter som har en driftskostnad på under to kroner per passering har økt hvert år i denne tidsperioden. Siden 2016 har omtrent 80 prosent av prosjektene hatt en driftskostnad per

passering på under fire kroner. Driftskostnadene for 2014-2017 er omregnet til 2018-kroner ved denne sammenligningen.

		Årsdøgntrafikk					Sum	Andel
		0 - 2 000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000		
2014 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	0	1	5	7	13	33 %
	2 – 4 kr	0	6	4	2	0	12	31 %
	4 – 10 kr	6	2	2	0	0	10	26 %
	≥ 10 kr	4	0	0	0	0	4	10 %
2015 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	1	1	4	10	16	38 %
	2 – 4 kr	1	5	6	2	0	14	33 %
	4 – 10 kr	8	3	0	0	0	11	26 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
2016 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	2	2	3	10	17	39 %
	2 – 4 kr	2	7	6	3	0	18	41 %
	4 – 10 kr	6	1	0	1	0	8	18 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
2017 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	0	2	4	4	11	21	45 %
	2 – 4 kr	2	5	4	5	0	16	34 %
	4 – 10 kr	6	1	0	0	0	7	15 %
	≥ 10 kr	2	1	0	0	0	3	6 %
2018 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter	< 2 kr	1	4	7	5	11	28	53 %
	2 – 4 kr	2	4	2	4	0	12	23 %
	4 – 10 kr	6	5	0	0	0	11	21 %
	≥ 10 kr	1	1	0	0	0	2	4 %

Tabell 21 - Oversikt over hvordan prosjektenes driftskostnad per passering fordeler seg i ulike ÅDT-kategorier. Driftskostnad per passering er eksklusive avskrivninger og oppgitt i 2018-kroner. Kun prosjekter med automatiske bompengeanlegg med innkreving hele året er inkludert. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2014–2018).

2.4.2 Driftskostnader som andel av bompengeinntekter

Tabell 22 viser en oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene i perioden 2002-2018, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av bompengeinntekter var i 2018 på 7,6 prosent.

År	Antall selskaper/prosjekter	Bompenginntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av bompenginntekter (prosent)
2002	41	3 192 419	419 788	13,1
2003	47	3 364 916	424 580	12,6
2004	47	3 786 532	450 937	11,9
2005	48	4 208 432	474 905	11,3
2006	49	4 043 762	493 822	12,2
2007	46	4 044 918	488 744	12,1
2008	44	4 741 361	567 498	12,0
2009	48	5 584 484	722 396	12,9
2010	51	6 253 077	799 965	12,8
2011	46	6 564 652	818 017	12,5
2012	49	7 339 325	798 310	10,9
2013	50	8 032 379	852 409	10,6
2014	52	8 471 745	765 578	9,0
2015	50	9 327 743	918 984	9,9
2016	53	9 819 536	802 938	8,2
2017	63	10 422 312	819 278	7,9
2018	62	10 962 001	832 520	7,6

Tabell 22 - Oversikt over bompenginntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompenginntektene, inkludert avskrivninger, i perioden 2002-2018. Tallene er oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) og oppfølgings skjema og årsregnskap for bompengeselskapene i perioden 2012-2018).

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av bompenginntektene 7,1 prosent. For årene 2015, 2016 og 2017 var dette på henholdsvis 8,2, 7,6 og 7,4 prosent.

For bomringer var driftskostnader, eksklusive avskrivninger, som andel av passeringsinntekter 7,1 prosent. For riks- og fylkesvegprosjekter var denne andelen på henholdsvis 6,5 og 10,6 prosent. Bomringene har en mer utbredt bruk av timesregel og passeringstak enn andre prosjekter. I tillegg er en betydelig andel passeringer i de fleste bomringene fritatt bompenger ettersom de var registrert som nullutslippsskjøretøy. Dette medfører derfor at rundt en av tre passeringer i bomringene var fritatt betaling av bompenger. Det har da innvirkning på inntektene og at andelen driftskostnader av bompenginntekter var høyere i bomringer enn i riksvegprosjekter, likevel om driftskostnad per passering var lavest i bomringene.

Hvis man ser på utvikling av dette nøkkeltallet for de enkelte prosjektene, finner man at det har vært en nedgang for 27 av prosjektene fra 2017 til 2018, mens 29 prosjekter har hatt en økning. De resterende prosjektene har ikke sammenlignbare tall for disse to årene. Samtidig har det vært en økning i passeringsinntektene for 33 prosjekter, mens 25 har hatt en reduksjon. Hvis man kun inkluderer prosjekter med innkreving hele året i både 2017 og 2018, har 26 prosent av prosjektene hatt en reduksjon i nøkkeltallet driftskostnader som andel av passeringsinntekter og samtidig hatt en økning i passeringsinntektene sammenlignet med 2017, mens 22 prosent har hatt en reduksjon i nøkkeltallet samtidig som inntektene er redusert. 34 prosent av prosjektene har hatt en økning i dette nøkkeltallet samtidig som inntektene har økt.

2.5 Låne- og innskuddsforvaltning

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

tas opp lån i byggeperioden for å finansiere prosjektene. Parallellinkreving 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 for alle bompengeprojekter, som blant annet gir selskapet rett til å ta opp lån og fastsetter vilkårene for låneopptaket. Låneopptak skal skje på den økonomiske mest gunstige måten innenfor rammene gitt av bompengavtalen og prosjektavtalen.

2.5.1 Lånegjeld og finanskostnader

Ved utgangen av 2018 var det 64 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinkrevning, eller det var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var 58,2 milliarder kroner, som er en økning på 2,3 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 23 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002-2018.

I perioden 2002-2018 har den gjennomsnittlige økningen i bompengeselskapenes lån per år vært på om lag tre milliarder kroner. Hvis man ser kun på perioden 2008-2018, som samsvarer med en periode med stor inntektsøkning per år, er gjennomsnittlig økning per år i underkant av fem milliarder kroner.

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

Tabell 23 - Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012-2018).

Totale finanskostnader i 2018 utgjorde 1 310 millioner kroner, mens finansinntektene var på 62 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1 248 millioner kroner, som er en økning på 44 millioner kroner sammenlignet med 2017. Se Tabell 24 for en oversikt over finanskostnader og – inntekter i perioden 2002-2018.

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

Tabell 24 - Utvikling i finanskostnader og –inntekter for perioden 2002-2018, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002-2011, årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2018).

2.5.2 Rentevilkår

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

Rentevilkår per 31.12.2018 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 33, hvor det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til prosjektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte prosjektene fordeler sin låneportefølje på flere lån, er oppgitt rente vektet ut fra størrelsen på de enkelte lånene tilknyttet prosjektet.

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapene per 31.12.2018 var 1,91 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de prosjektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 2,67 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike prosjektene, var gjennomsnittlig lånerente 1,93 prosent, og 2,86 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2013-2018 er gitt i Tabell 25 og Tabell 26.

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

Tabell 25 - Oversikt over antall bompengeprosjekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013–2018).

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

Tabell 26 - Oversikt over antall bompengeprosjekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013–2018).

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2013–2018 er oppgitt i Tabell 27. Man ser her at gjennomsnittlig rente med sikringer er omtrent på samme nivå som i 2017, mens gjennomsnittlig rente er noe høyere.

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

Tabell 27 - Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013–2018. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013–2018).

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

2.5.3 Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter

Bompengeselskapene hadde totalt 3,4 milliarder kroner i bankinnskudd eller andre finansielle plasseringer per 31.12.2018. Dette er en reduksjon på om lag 1,7 milliarder kroner sammenlignet med 2017. Hovedårsakene til den store endringen skyldes reduksjon av innskudd i pakker og prosjekter som er i slutten av innkrevningstiden. Tabell 28 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2002–2018.

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

Tabell 28 - Utvikling i innskudd, oppgitt i løpende 1000-kroner. Inkluderer også andre finansielle investeringer/plasseringer. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013) for 2002–2010, oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2011–2018).

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 1,12 prosent per 31.12.2018, mens renten var 0,97 prosent ett år tidligere. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 1,20 prosent, mens denne var 0,99 prosent ved utgangen av 2017. Tabell 29 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2013–2018. Tabell 30 viser en oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2013–2018.

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

Tabell 29 - Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013-2018. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2018).

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

Tabell 30 - Oversikt over antall bompengeprojekter/bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2013-2018).

Bompengeselskapenes finansinntekter for perioden 2002-2018 er oppgitt i Tabell 24.

2.6 Status på innkrevingstid

I 2018 ble bompengeneinnkrevingen avsluttet for E18 Aust-Agderpakken, fv 71 Sykkylvsbrua og rv 19 Kirkebakken – Re grensen. I tillegg var det en overgang for Nord-Jærenpakken og Bergensprogrammet til henholdsvis Bypakke Nord-Jæren og Bypakke Bergen. En kort beskrivelse av innkrevingsperiodene for disse prosjektene:

- E18 Aust-Agderpakken: Bompengeneinnkreving startet i november 2001 og finansierte parsellen Brokelandsheia - Vinterkjær og utbygging av strekningen Øygardsdalen - Dyreparken. Innkrevingstiden var forutsatt å være 15 år, jf. St.prp. nr. 30 (2000-2001) og Innst. S. nr. 121 (200-2001). I St.prp. nr. 33 (2004-2005) og Innst. S. nr. 107 (2004-2005) sluttet Stortinget seg til en revidert finansieringsplan med 5 år økt innkrevingstid og 20 pst. økte takster for Aust-Agderpakken grunnet kostnadsøkning på strekningen Øygardsdalen - Dyreparken. Kostnadsøkningen skyldtes endring fra tofelts- til firefeltsløsning. Samtidig ble det vedtatt at strekningen Dyreparken - Rona, som ikke var en del av Aust-Agderpakken, skulle bygges ut. Prosjektet som helhet, E18 Grimstad- Kristiansand (Øygardsdalen- Rona), ble vedtatt bygget som OPS-prosjekt. I St.prp. nr. 106 S (2010-2011) og Innst. 373 S (2010-2011) ble det vedtatt at Aust-Agderpakken skulle utvides for å finansiere planlegging av E18 på strekninga Tvedestrand - Arendal samt planlegging og gang- og sykkelvegutbygging langs E18 og fv 402. Finansieringen innebar innføring av en ny bomstasjon og reduserte takster ved innføring av denne. Ny bomstasjon ble satt i drift i 2012. Innkrevingen av bompenger ble avviklet 15.01.2018, i overkant av 16 år etter oppstart i 2001.
- Fv 71 Sykkylvsbrua: Bompengeneinnkrevingen startet i desember 2000 og finansierte Sykkylvsbrua i Møre og Romsdal, jf. St.prp. nr. 77 (1997-98) og Innst. S. nr. 251 (1997-98). Innkrevingsperioden var forutsatt å være i 15 år. Søknad om forlengelse av innkrevingen på grunn av kostnadsøkning i byggeperioden og høye innkrevingskostnader ble godkjent av Vegdirektoratet, og innkrevingen ble avsluttet i overkant av 17 år etter oppstart.
- Rv 19 Kirkebakken – Re grense: Bompengeneinnkrevingen startet i januar 2010 og var forutsatt å være i omtrent 15 år, jf. St.prp. nr. 80 (2005-2006) og Innst. S. nr. 8 (2006-2007). Jf. Prop. 21 S (2013-2014) og Innst. 88 S (2013-2014) ble det bevilget 500 mill. kr til innfrielse av lån for utvalgte bompengeprojekt. Prosjektet rv 19 Kirkebakken – Re ble bevilget resterende midler på om lag 40 mill. kr, som bidro til at prosjektet kunne avvikle innkrevingen allerede i desember 2018.
- Nord-Jærenpakken: Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998-99) ga Stortinget samtykke til bompengeneinnkreving for delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren, jf. Innst. S. nr. 151 (1998-99). Innkrevingen startet i april 2001, og Nord-Jærenpakken har vært revidert i Stortinget flere ganger siden. Gjennom Nord-Jærenpakken er en rekke prosjekter og tiltak på vegnettet i Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg og Klepp kommuner realiserte. Innkrevingen for Bypakke Nord-Jæren (Prop 47. S (2016-2017) og Innst. 214 S (2016-2017) har avløst innkrevingen for Nord-Jærenpakken fra 01.10.2018.
- Bergensprogrammet: Bompengeorrdning i Bergen ble etablert i 1986 og skulle opprinnelig gjelde fram til utgangen av 2000, jf. St.prp. nr. 118 (1984-85). Avtalen om innkreving av bompenger ble forlenget til ut 2002, jf. St.prp. nr. 45 (1998-99) og St.prp. nr. 1 (2001-2002) Bergensprogrammet, med tre hovedprosjekt - bybane, Ringveg vest og Skansentunnelen, (St.prp. nr.76 (2001-2002) og Innst. S. nr. 45 (2002-2003)) ble vedtatt og startet innkrevingen i 2002. Bergensprogrammet ble revidert i Stortinget flere ganger. Bypakke Bergen (Prop. 11 S (2017-2018) og Innst. 90 S (2017-2018)) avløste Bergensprogrammet fra 01.06.2018.

Tabell 34 viser nedbetalingstidspunkt som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet nedbetalingstidspunkt i henhold til prosjektenes status i 2019.

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

- E16 Kongsvinger – Slomarka: Forutsatt innkrevningstid for prosjektet er 15 år, og prognosen for nedbetaling av prosjektet ligger noe over dette. Årsaken er at det i mars 2017 ble innført en prøveordning med halv takst i bomstasjonene på sidevegene. Bompengeselskapet avventer en avklaring om prøveordningen skal fortsette.
- E6 Ringeby - Otta (strekningen Frya - Sjøa): Bompengennekrevningen startet i desember 2016, med en forutsatt innkrevningstid på 15 år. Siden oppstarten har trafikken vært vesentlig lavere enn forutsatt i Prop. 51 S (2012-2013). Med dagens takster anser bompengeselskapet det som lite sannsynlig at prosjektet vil bli nedbetalt som forutsatt.
- Rv 7/rv 13 Hardangerbrua: I henhold til St. prp. Nr. 2 (2005-2006) skal prosjektet nedbetales innen 2028. Trafikken har økt årlig siden oppstart av etterskuddsinnkrevningen, men den er fortsatt lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen. Det har samtidig vært en årlig økning i inntektene, men gjennomsnittstaksten er lavere enn forutsatt. Risikoen for at prosjektet ikke vil være nedbetalt som forutsatt vurderes som svært høy. Basert på tall for 2018 estimeres prosjektet til å være avsluttet i løpet av 2043.
- Fv 107 Jondalstunnelen: Etter nedsettelse av takstene i 2018 er prognose for nedbetaling endret sammenlignet med tidligere prognoser. Takstendringen har påvirket inntektene, slik at prognosen nå er at prosjektet vil være nedbetalt i 2027, som forutsatt i stortingsproposisjonen. Dette er likevel forbundet med noe usikkerhet, ettersom det ved beregning av denne prognosen var uklart hvordan takstendringen påvirker trafikken om sommeren, når den er langt høyere enn for resten av året.
- Kvammapakken: Gjennomsnittsinntekten er noe lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen. Bompengeselskapet vurderer det som sannsynlig at prosjektet vil bli nedbetalt noe senere enn 2030, som forutsatt. Ettersom dette ligger langt fram i tid, er prognosen fortsatt usikker.
- E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen: Nytt takst- og rabattsystem ble innført i 2019, og prognose for nedbetaling er etter dette endret til 2030, som forutsatt i stortingsproposisjonen.

Øvrige bompengeprosjekter vil, ifølge prognoser fra 2019, avslutte bompengennekrevningen i henhold til nedbetalingstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se Tabell 34.

Som nevnt i kapittel 1.2.3.1 har ikke alle prosjekter en fastsatt gjennomsnittstakst og de fleste prosjektene som har det er enten helt nye eller har fått en gjennomsnittstakst ved endring av nytt takst- og rabattsystem. For 2018 blir det av ulike grunner ikke lagt stor vekt på oppfølging av gjennomsnittstakst per prosjekt. Fra 2019 vil en sammenligning av den fastsatte gjennomsnittstaksten med den reelle gjennomsnittstaksten over tid være en av flere indikatorer som vil bli brukt for å følge opp og kontrollere økonomien i de ulike prosjektene. Det er viktig å være klar over at selv om en slik sammenligning kan være en indikator på den finansielle situasjonen til et prosjekt, så er det viktig å se dette i sammenheng med annen informasjon fra selskapet, som f.eks. innenfor hvilken tidsramme prosjektet er forventet nedbetalt.

2.7 Lokal drivstoffavgift

Det eneste prosjektet med innkreving av lokal drivstoffavgift er Tromsøpakke 3. Denne ordningen er forlenget frem til 31. juli 2019 eller frem til den eventuelt blir avløst av en bymiljøavtale som

omfatter brukerfinansiering, jf. Prop. 126 S (2015-2016) og Innst. 406 S (2015-2016). I 2018 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til formålet for prosjektet 32,7 millioner kroner.

3 Regionale bompengeselskap

3.1 Tilsyn og kontroll av de regionale bompengeselskapene

Samferdselsdepartementet har tildelt Statens vegvesen Vegdirektoratet en tilsynsrolle overfor de regionale bompengeselskapene. Dette innebærer tilsyn med at bompengeselskapene overholder sine forpliktelser beskrevet i bompengeavtalen og prosjektavtalen for det enkelte prosjekt. I tillegg skal Vegdirektoratet fastsette rammevilkår for bompengeselskapene og bompengeprojektene, f.eks. godkjenne takstendringer og dispensasjoner.

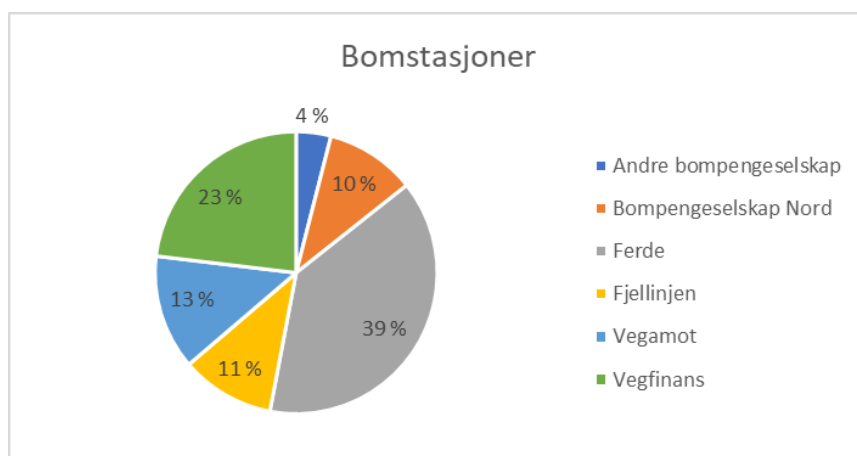
Bompengeavtalens punkt 19 har som formål å legge til rette for at Statens vegvesen fører tilsyn og kontroll med at bompengeneinnkrevingen er mest mulig effektiv, og at bompengeselskapets virksomhet er i samsvar med lov- og forskriftsbestemte krav til virksomheten og bestemmelsene i bompenge-, prosjekt- og finansieringsavtalene.

Prosedyrer for oppfølging og tilsyn av bompengeselskaper og -prosjekter er under utarbeidelse av Vegdirektoratet, og til dels innført i 2019 ved bompengeselskapenes rapportering for driftsåret 2018. Selskapene skal levere årsregnskap, og årsberetning og revisjonsberetning, jf. punkt 19 i bompengeavtalen. For 2018 leverte selskapene i tillegg en utfylt årsrapport og oppfølgingsskjema per bompengeprojekt. De regionale bompengeselskapene leverte også en egenerklæring for å dokumentere at de driver i samsvar med bompengeavtalen og tilhørende forskrifter, og at prosjekter er i henhold til de retningslinjer bompengeavtalen foreskriver.

3.2 Sammenligning av de regionale bompengeselskapene

Ved utgangen av 2018 var alle fem regionale bompengeselskap etablert og alle bompengeavtaler inngått. De fleste gamle bompengeselskap var også på dette tidspunktet overtatt av de regionale selskapene. 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. Figur 10 - Figur 13 viser fordelingen av enkelte av disse rapporterte tallene mellom de regionale bompengeselskapene.

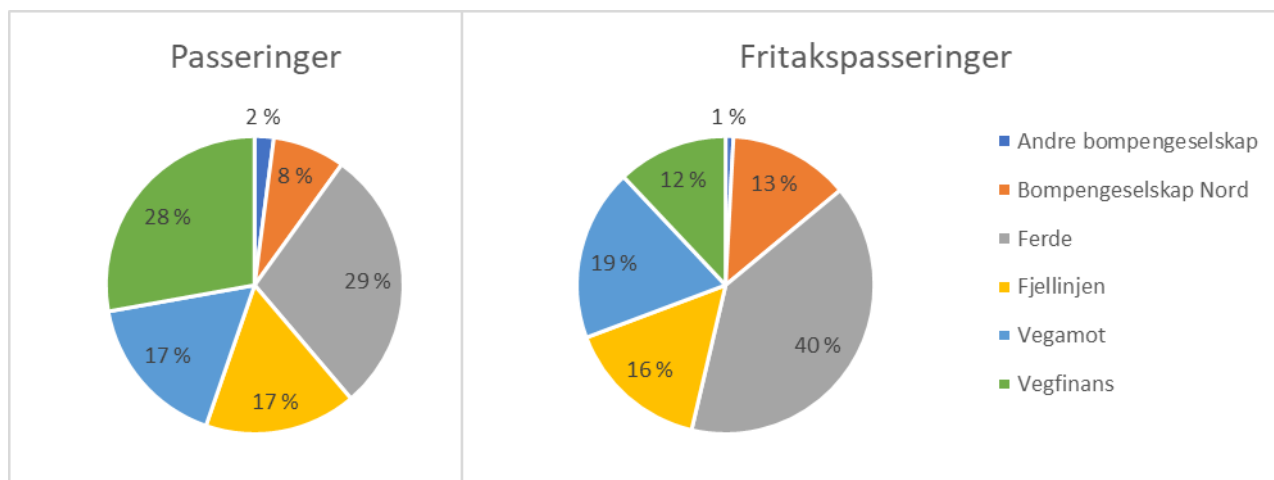
Figur 10 viser hvordan antall bomstasjoner er fordelt mellom de regionale selskapene og andre bompengeselskap som står utenfor de regionale selskapene. Ferde og Vegfinans hadde flest bomstasjoner med innkreving, og det er også disse to selskapene som har flest bompengeprojekter.



Figur 10 – Fordeling av antall bomstasjoner mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskap som er utenfor de regionale selskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene i 2018).

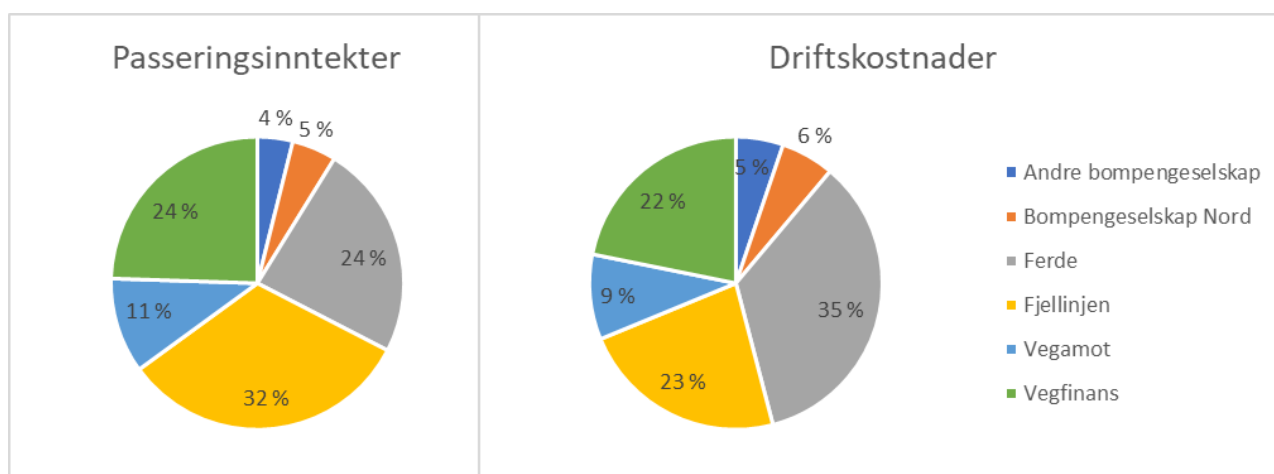
Figur 11 viser totalt antall passeringer fordelt mellom bompengeselskapene, i tillegg til hvordan passeringer fritatt for betaling av bompenger var fordelt mellom selskapene. Fritakene er beskrevet i

kapittel 2.2.4. Det var flest passeringer i bompengeprojektene tilhørende Ferde og Vegfinans, som tilsvarer de selskapene som hadde flest bomstasjoner med innkreving.



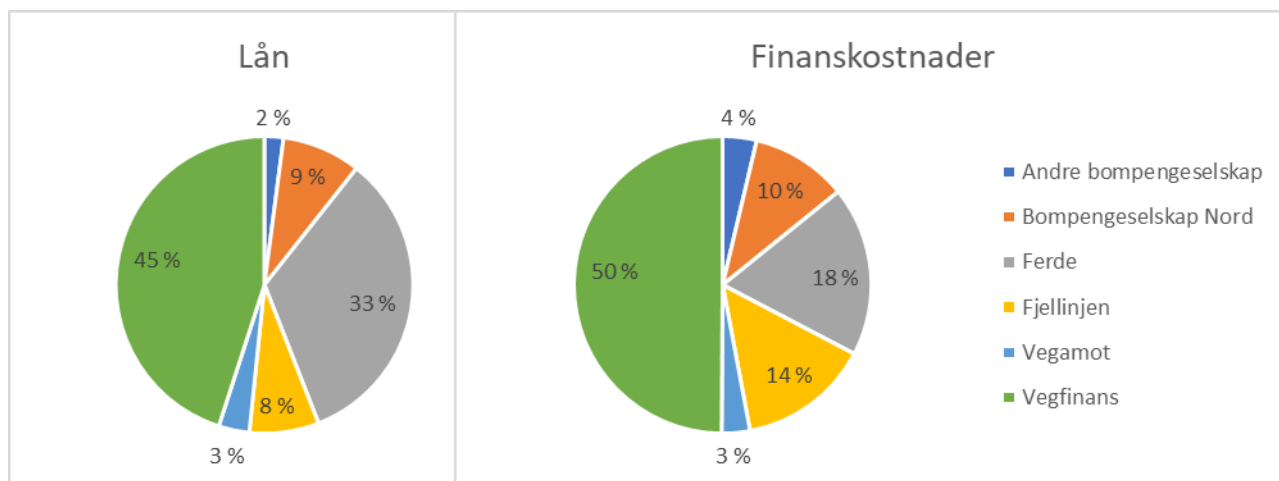
Figur 11 – Fordeling av antall passeringer og antall passeringer som var fritatt betaling av bompenger mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskap som står utenfor de regionale selskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene i 2018).

Figur 12 viser totale passeringsinntekter og driftskostnader fordelt mellom bompengeselskapene, hvor driftskostnadene er oppgitt inklusive avskrivninger på varige driftsmidler.



Figur 12 – Fordeling av passeringsinntekter og driftskostnader mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskap som står utenfor de regionale selskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene i 2018).

Figur 13 viser fordelingen av den totale summen av låneporteføljen mellom bompengeselskapene, i tillegg til fordelingen av finanskostnader, fratrukket finansinntekter. Her ser man at Vegfinans hadde nesten halvparten av den totale låneporteføljen. Årsaken til dette er at det er flere store riksvegprosjekter med etterskuddsinnkreving tilhørende Vegfinans, og det er store låneopptak tilknyttet disse.



Figur 13 – Fordeling av lån per 31.12.2018 og netto finanskostnader mellom de regionale bompengeselskapene og bompengeselskap som står utenfor de regionale selskapene. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene i 2018).

3.3 Måletallsindikatorer

Bompengereformen, som omtalt i kapittel 1.1 har som overordnet mål å legge til rette for gode finansieringsvilkår, effektiv og brukervennlig bompengerelevning, og å styrke myndighetenes kontroll og oppfølging av bompengerelevning gjennom de fem regionale bompengeselskapene.

Som et ledd i oppfølgingen av de fem regionale bompengeselskapene er det utarbeidet et sett med overordnede måletallsindikatorer. Hensikten med rapportering av disse er også å gi myndighetene grunnlag for å vurdere måloppnåelsen av bompengereformen på strategisk nivå. Det er lagt til grunn at rapportering av måletallsindikatorer vil være et supplement til den årlige rapporteringen, som skjer på prosjektnivå.

Måletallsindikatorer som de regionale bompengeselskapene har rapportert på det første året etter etablering er følgende:

- Driftskostnad per passering
- Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt
- Realiseringsgrad på passeringer uten avtale
- Identifiseringsgrad
- Gjennomsnittlig finanskostnad
- Avkastning på overskuddslikviditet fra bompengerelevning

Indikatorer er utformet på et aggregert nivå, og vil ikke være egnet til å måle alle aspekter og detaljer hos bompengeselskapet. Rapportering for både 2018 og 2019 er å anse som prøveperioder, og det pågår en evaluering av det som hittil er rapportert. I 2018 pågikk det fortsatt en prosess med etablering og overtakelse av eksisterende prosjekter, og derfor forutsettes det at de ovennevnte måletallsindikatorer skal evalueres etter en tids bruk.

3.3.1 Rapportering av måletallsindikatorer i 2018 og fremtidig rapportering

I 2018 var det lagt opp til halvårlig rapporteringsfrekvens for måletallsindikatorer med rapporteringsperiodene 01.01-30.06 og 01.07-31.12. For å sikre en enhetlig og sammenlignbar rapportering, ble det opprettet en forhåndsdefinert mal og veiledning for indikatorer.

For å danne et best mulig grunnlag for sammenstilling av måletallsindikatorer, er det lagt til grunn at de regionale bompengeselskapene utdyper hver enkelt indikator med en kvalitativ vurdering.

Dette betyr at bompengeselskapene må forklare og kontekstualisere verdien som rapporteres gjennom en kortfattet tekst, og eventuelt trekke frem utfyllende statistikk og tallmateriale der det er behov for dette. Det er den helhetlige rapporteringen av måletallsindikatorsettet med tilhørende kommentarer som utgjør grunnlaget for myndighetens oppfølging av selskapene.

I 2018 var de enkelte regionale bompengeselskapene preget av bompengereformen, og derfor er de innrapporterte måletallsindikatorne lite egnet for sammenligning. Rapporteringen i 2018 var definert som en prøveperiode. Målet med prøverapportering var å gi bompengeselskapene mulighet til å øve seg på en formell rapportering på selskapsnivå. Samtidig fikk Vegdirektoratet og de regionale bompengeselskapene muligheten til å vurdere kvaliteten på rapporteringen som skal danne grunnlag for evaluering av indikatorene, og en vurdering om det er hensiktsmessig å bruke disse videre.

Ettersom enkelte regionale bompengeselskap var i en etableringsfase i 2018, har fokuset ved gjennomgangen av rapportering fra første halvår i 2018 vært å sikre et mest mulig entydig tallgrunnlag. I rapporteringen fra andre halvår i 2018 var det lagt opp til en ordning der selskapene rapporterte på grunnlagstall for de samme måletallsindikatorne og disse ble beregnet på bakgrunn av det som ble rapportert. Selskapene skulle fortsatt kommentere eventuelle særskilte forhold knyttet til tallene.

Etter rapporteringen for 2018 var levert fra bompengeselskapene, ble det foretatt noen mindre justeringer i rapporteringen for 2019. Vegdirektoratet vil evaluere rapportering for begge disse årene før selskapene rapporterer for 2020, og 2018 og 2019 anses som testperioder for innføring og operasjonalisering av indikatorene.

Vegdirektoratet tar sikte på å innføre rapportering av måletallsindikatorer for et helt regnskapsår fra 2020, i stedet for halve år som ble gjort i prøveperioden. De regionale bompengeselskapene skal da ta utgangspunkt i deres revisorgodkjente årsregnskap ved rapportering av indikatorene. En forutsetning for evalueringen av måletallsindikatorne er at de skal kalkuleres med bakgrunn i klart definerte felles parametere som kan hentes fra bompengeselskapenes årsregnskap. Disse parametere skal i så liten grad som mulig være gjenstand for tolkning, og defineres uavhengig av hvordan selskapene velger å føre sine regnskap.

Vegdirektoratet legger vekt på at måletallsindikatorne skal være tilstrekkelig påvirkbare for de regionale bompengeselskapene, og at de skal være egnet til sammenligning, både over tid, og på tvers av selskaper. Det legges også vekt på at de definerte indikatorene gir myndighetene tilstrekkelig styringsinformasjon til oppfølging av de regionale bompengeselskapene og de overordnede målene i bompengereformen.

3.4 Regnskapsmessig skille for integrerte utstedere

Før bompengereformen var det bompengeselskapene som hadde rollen som utstedere av AutoPASS-brikker. Ved utgangen av 2019 var det 27 utstedere av brikker i Norge. Forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften) trådte i kraft 1.1.2019, og bompengeselskapene skal i fremtiden ikke drive utstedervirksomhet, som også er regulert i bompengeaftalene med de regionale bompengeselskapene. Det er likevel gitt unntak til at de kan gjøre dette i en overgangsfase. I henhold til utstederforskriften kan Statens vegvesen gi de regionale bompengeselskapene en tidsbegrenset dispensasjon til å drive utstedervirksomhet frem til 30.06.2020, men varigheten kan forlenges til 31.12.2020.

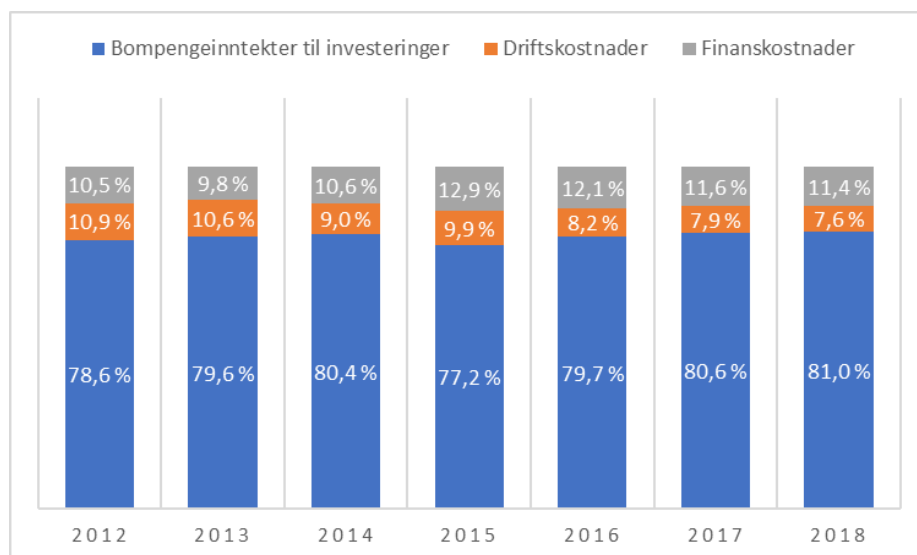
I overgangsperioden når bompengeselskapene driver midlertidig integrert utstedervirksomhet, skal selskapene etablere et regnskapsmessig og operasjonelt skille for utstedervirksomheten. Dette innebærer at selskapene må føre adskilte regnskap for henholdsvis bompengedrift og

utstedervirksomhet, og rapportere på dette regnskapsmessige skillet til Statens vegvesen. Selskapene begynte å rapportere på dette i 2018.

Rapporteringen av et regnskapsmessig skille er gitt som en forutsetning for dispensasjon til å drive integrert utstedervirksomhet. Det foreligger ikke noe formelt krav om et operasjonelt skille, men etterlevelsen av et slikt skille vil være en forutsetning for en vellykket gjennomføring av overgangsfasen og forberedelse til den fremtidige situasjonen med uavhengige utstedere.

4 Vurdering av resultatene

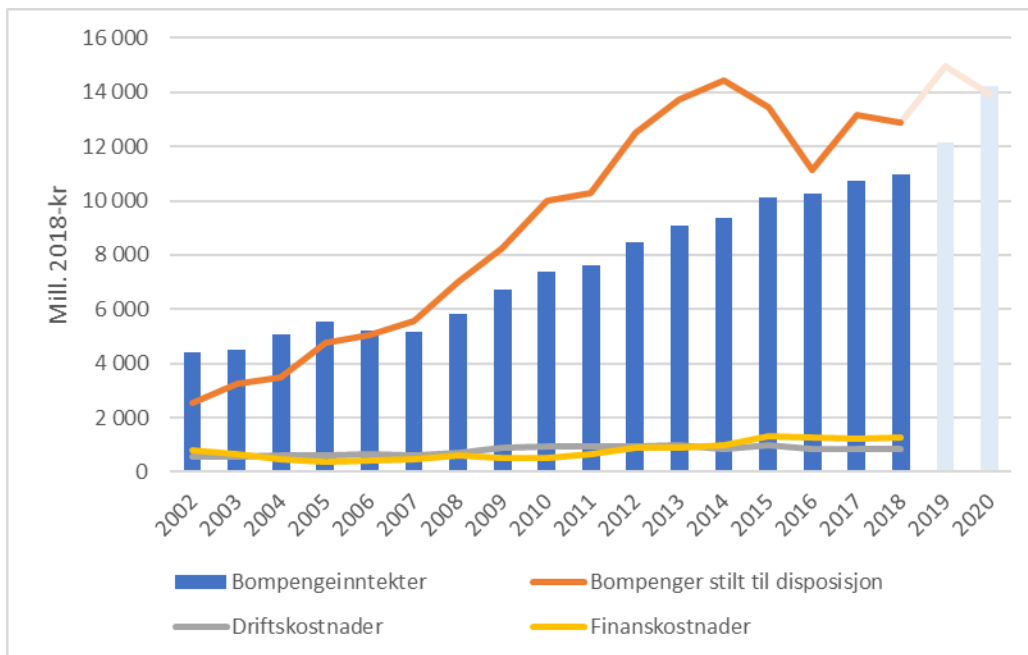
I 2018 gikk 7,6 prosent av bompengene til driftskostnader og 11,4 prosent til finanskostnader¹³. Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving i 2018. Enkelte bompengeprojekter som enda ikke hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og -inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium. De resterende 81,0 prosent gikk til investeringer. Andre driftsinntekter vil komme i tillegg. Se Figur 14 for en sammenligning med tilsvarende fordeling i perioden 2012-2017.



Figur 14 – Oversikt over andel av bompengene som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2012-2018. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012-2018).

Siden 2008 har det vært en årlig økning i bompengene og bompengeselskapenes samlede lån, og denne trenden fortsetter også i 2018. Finanskostnadene har økt jevnlig siden 2009, men har vært stabil i perioden 2015-2018. Driftskostnadene har variert noe fra år til år de siste ti årene, og er omtrent på samme nivå i årene 2016-2018. Figur 15 viser utviklingen av bompengene, bompenger stilt til disposisjon for riksveg og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2018. Siden 2007 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompengene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengene. Det har vært en liten reduksjon i disse midlene fra 2017 til 2018. Prognosen viser en økning i 2019, jf. Prop. 1 S (2019-2020). Samtidig viser prognosene for bompengene at disse vil øke i 2019 og 2020.

¹³ Netto finanskostnader.



Figur 15 – Utvikling i bompengeinntekter, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002-2018, oppgitt i millioner 2018-kr. (Kilder: Årsregnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S (2019-2020)).

5 Vedlegg

5.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 31 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2018, fylker prosjektene tilhører og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprojekt	Fylke	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompenginnkreving
Askøypakken	Hordaland	4	
Bypakke Bergen	Hordaland	14	
Bypakke Bodø	Nordland	6	
Bypakke Grenland	Telemark	13	
Bypakke Nord-Jæren	Rogaland	38	
Bømlopakken	Hordaland	1	1
E134 Stordalstunnelen	Hordaland	1	
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	Møre og Romsdal	4	
E16 Fønhus - Bagn	Oppland	1	
E16 Kongsvinger - Slomarka	Akershus/Hedmark	3	
E18 Aust-Agderpakken	Aust-Agder	3	
E18 Gulli - Langangen	Vestfold	7	
E39 Rogfast	Rogaland	0	1
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	Østfold	2	
E6 Gardermoen - Kolomoen	Akershus/Hedmark	6	
E6 Hålogalandsbrua	Nordland	2	
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	Nordland	2	
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	Nordland	3	
E6 Ringebru - Otta (strekningen Frya - Sjøa)	Oppland	6	
E6 Trondheim - Stjørdal	Trøndelag	3	
E6 Øyer - Tretten	Oppland	2	
E6/E18 Østfoldpakka	Østfold	10	
Fosenpakken	Trøndelag	1	2
Fv 107 Jondalstunnelen	Hordaland	1	
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Østfold	2	
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	Nordland	1	
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	Oppland	2	
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	Oppland	1	
Fv 34 Grime - Vesleelva	Oppland	1	
Fv 45 Gjesdal	Rogaland	1	
Fv 47 T-forbindelsen	Rogaland	1	
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	Hordaland	0	1
Fv 519 Finnfast	Rogaland	1	
Fv 544 Halsnøysambandet	Hordaland	1	
Fv 546 Austevollsbrua	Hordaland	0	2
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	Møre og Romsdal	1	
Fv 71 Sykkylvsbrua	Møre og Romsdal	1	
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	Trøndelag	2	
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Nordland	3	
Fv 858 Ryaforbindingen	Troms	1	

Bompengeprosjekt	Fylke	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompengeinnkreving
Førdepakken	Sogn og Fjordane	5	
Haugalandspakken	Rogaland	13	
Kvammapakken	Hordaland	2	
Listerpakken	Vest-Agder	3	
Miljøpakke Trondheim	Trøndelag	23	
Namdalsprosjektet	Trøndelag	4	
Oslopakke 3	Oslo/Akershus	27	
Rv 19 Kirkebakken - Re grense	Vestfold	1	
Rv 36 Slåttekås - Årnes	Telemark	1	
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	Oppland	2	
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	Buskerud	1	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Hordaland	1	
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	Nordland	1	
Rv 80 Røvika - Strømsnes	Nordland	1	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Vest-Agder	5	
Vegpakke Harstad	Troms	7	
Vossapakko	Hordaland	2	
Totalt antall bomstasjoner og ferjestrekninger		251	7

5.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 32 - Bompengeprosjekter som var vedtatt per juni 2019, men som enda ikke hadde startet innkreving ved dette tidspunktet, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger for de ulike prosjektene.

Bompengeprojekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Merknad
Bypakke Nedre Glomma	6	Prop. 50 S (2014-2015), Innst. 169 S (2014-2015)	
E134 Damåsen - Saggrenda	4	Prop. 49 S (2014-2015), Innst. 168 S (2014-2015)	
E16 Bagn - Bjørge	2	Prop. 140 S (2014-2015), Innst. 29 S (2015-2016)	Startet innkreving 29.10.2019
E16 Bjørum - Skaret	4	Prop. 46 S (2016-2017), Innst. 215 S (2016-2017)	
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	6	Prop. 72 S (2017-2018) - Innst. 299 S (2017-2018)	
E18 Langangen - Dørdal	2	Prop. 81 S (2018-2019) - Innst. 308 S (2018-2019)	
E18 Rugtvedt - Dørdal	1	Prop. 128 S (2015-2016), Innst. 404 S (2015-2016)	
E18 Tvedestrand - Arendal	2	Prop. 86 S (2015-2016), Innst. 306 S (2015-2016)	Startet innkreving 01.09.2019
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	9	Prop. 135 S (2016-2017), Innst. 469 S (2016-2017)	
E39 Sveгатjørn – Rådal	3	Prop. 134 S (2013-2014), Innst. 37 S (2014-2015)	
E6 Kolomoen - Moelv	6	Prop. 131 S (2015-2016), Innst. 396 S (2015-2016)	Startet innkreving 08.10.2019
E6 Moelv – Øyer	4	Prop. 119 S (2018–2019) - Innst. 412 S (2018-2019)	
E6 Ranheim - Åsen	4	Prop. 81 S (2017-2018) - Innst. 298 S (2017-2018)	
E6 Ulsberg - Melhus	8	Prop. 82 S (2018-2019) - Innst. 309 S (2018-2019)	
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	1	Prop. 124 S (2016-2017), Innst. 410 S (2016-2017)	
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	3	Prop. 56 S (2016-2017), Innst. 226 S (2016-2017)	
Fv 311 Presterødbakken	1	Prop. 103 S (2017-2018) - Innst. 50 S (2018-2019)	
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	1	Prop. 171 S (2016-2017), Innst. 35 S (2017-2018)	
Fv 469 Hidra fastlandssamband	-	Prop. 158 S (2009-2010), Innst. 44 S (2010-2011)	Utbyggingsprosjekt uavklart
Fv 659 Nordøyvegen	1	Prop. 140 S (2016-2017), Innst. 468 S (2016-2017)	
Nordhordlandspakken	5	Prop. 164 S (2016-2017), Innst. 34 S (2017-2018)	Startet innkreving 01.12.2019
Rv 13 Ryfast	3	Prop. 109 S (2011-2012), Innst. 363 S (2011-2012)	
Rv 23 Dagslett - Linnes ¹⁴	-	Prop. 87 S (2017-2018), Innst. 380 S (2017-2018)	
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	2	Prop. 45 S (2016-2017), Innst. 216 S (2016-2017)	
Rv 36 Bø - Seljord	1	Prop. 113 S (2017-2018) - Innst. 47 S (2018-2019)	

¹⁴ Endringer i prosjektet rv 23 Dagslett - Linnes, jf. Prop. 87 S (2017-2018), Innst. 380 S (2017-2018): Samferdselsdepartementet går inn for at videre planlegging og utbygging av rv 23 på strekninga Dagslett–kryss E18 blir gjennomført som eitt samla prosjekt. Dette inneber at det igangsette planarbeidet for rv 23 Linnes-kryss E18 blir utvida til å omfatte heile strekninga frå Dagslett til kryss med E18. Samferdselsdepartementet vil på eigna måte komme tilbake til Stortinget med eit samla opplegg for utbygging og finansiering av rv 23 på strekninga frå Dagslett til kryss med E18. Vidare vil departementet komme tilbake til Stortinget med forslag til korleis gjelda til bompengeselskapet skal handterast.

Bompengeprosjekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Merknad
Rv 555 Sotrasambandet	2	Prop. 41 S (2017–2018) - Innst. 270 S (2017-2018)	

5.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 33 - Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser per 31.12.2018 for alle bompengeprosjekter. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2018).

Bompengeprosjekt	Sum låneportefølje per 31.12.2018 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2018	Sikringsgrad per 31.12.2018	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2018
Askøypakken	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Bergen	5 270	1,75 %	0 %	1,75 %
Bypakke Bodø	1 286	1,79 %	53 %	1,79 %
Bypakke Grenland	129	1,65 %	0 %	1,65 %
Bypakke Nedre Glomma	450	1,39 %	0 %	1,39 %
Bypakke Nord-Jæren	275	1,36 %	0 %	1,36 %
Bømlopakken	600	1,94 %	11 %	2,18 %
E134 Damåsen - Saggrenda	2 540	1,62 %	39 %	1,69 %
E134 Stordalstunnelen	135	1,50 %	0 %	1,50 %
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	582	1,65 %	77 %	4,71 %
E16 Bagn - Bjørge	351	2,18 %	50 %	2,42 %
E16 Bjørum - Skaret	23	2,03 %	0 %	2,03 %
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	225	1,39 %	0 %	1,39 %
E16 Fønhus - Bagn	141	1,85 %	78 %	3,27 %
E16 Kongsvinger - Slomarka	1 077	1,82 %	47 %	2,89 %
E18 Aust-Agderpakken	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E18 Gulli - Langangen	6 756	1,95 %	63 %	3,26 %
E18 Rugtvedt - Dørdal	918	1,91 %	98 %	2,27 %
E18 Tvedestrand - Arendal	704	2,61 %	0 %	2,61 %
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E39 Rogfast	200	1,28 %	0 %	1,28 %
E39 Sveгатjørn - Rådal	2 878	1,77 %	31 %	1,77 %
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	254	1,11 %	0 %	1,11 %
E6 Gardermoen - Kolomoen	4 187	1,96 %	65 %	3,47 %
E6 Hålogalandsbrua	1 095	2,02 %	64 %	3,47 %
E6 Kolomoen - Moelv	731	1,94 %	205 %	3,12 %
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	416	2,15 %	76 %	2,15 %
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	540	1,35 %	0 %	1,35 %
E6 Ranheim - Åsen	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjøa)	3 244	2,03 %	49 %	3,08 %
E6 Trondheim - Stjørdal	1 170	3,67 %	68 %	4,70 %
E6 Vindåslie - Korporalsbrua	375	1,48 %	0 %	1,48 %
E6 Øyer - Tretten	313	1,82 %	64 %	3,50 %
E6/E18 Østfoldpakka	1 230	1,55 %	0 %	1,55 %
Fosenpakken ¹⁵	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 107 Jondalstunnelen	65	1,85 %	80 %	3,33 %

¹⁵ Låneopptak foretas gjennom Trøndelag fylkeskommune sine låneavtaler.

Bompengprosjekt	Sum låneportefølje per 31.12.2018 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2018	Sikringsgrad per 31.12.2018	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2018
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	490	4,09 %	70 %	4,09 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	76	5,58 %	100 %	5,58 %
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	102	2,03 %	39 %	2,93 %
Fv 311 Presterødbakken	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgården	60	1,39 %	0 %	1,39 %
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	203	1,84 %	35 %	2,52 %
Fv 34 Grime - Vesleelva	92	1,79 %	55 %	2,93 %
Fv 45 Gjesdal	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 47 T-forbindelsen	152	1,85 %	93 %	5,28 %
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	10	1,85 %	0 %	1,85 %
Fv 519 Finnfast	348	1,85 %	0 %	1,85 %
Fv 544 Halsnøysambandet	126	1,88 %	0 %	1,88 %
Fv 546 Austevollsbrua	76	1,85 %	94 %	4,99 %
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	253	1,26 %	100 %	4,33 %
Fv 659 Nordøyvegen	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 71 Sykkylvsbrua	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	390	1,41 %	0 %	1,41 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	623	1,69 %	85 %	5,34 %
Fv 858 Ryaforbindelsen	108	2,00 %	100 %	4,75 %
Førdepakken	43	1,85 %	0 %	1,85 %
Haugalandspakken	210	1,89 %	0 %	1,89 %
Kvammapakken	291	1,98 %	0 %	1,98 %
Listerpakken	20	1,88 %	0 %	1,88 %
Miljøpakke Trondheim	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Namdalsprosjektet	12	1,38 %	200 %	3,21 %
Nordhordlandspakken	40	1,62 %	0 %	1,62 %
Oslopakke 3	4 400	2,51 %	92 %	3,87 %
Rv 13 Ryfast	6 100	1,77 %	41 %	3,52 %
Rv 19 Kirkebakken - Re grense	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 23 Dagslett - Linnes ¹⁴	253	1,98 %	148 %	2,98 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	175	1,22 %	0 %	1,22 %
Rv 36 Bø - Seljord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 36 Slåttekås - Årnes	261	1,73 %	65 %	1,88 %
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	1 668	2,03 %	48 %	3,09 %
Rv 555 Sotrasambandet	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	564	1,85 %	71 %	4,01 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	1,54 %	53 %	3,14 %
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	104	1,39 %	0 %	1,39 %
Rv 80 Røvika - Strømsnes	167	3,96 %	84 %	4,91 %

Bompengeprosjekt	Sum låneportefølje per 31.12.2018 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2018	Sikringsgrad per 31.12.2018	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2018
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	680	1,45 %	88 %	2,39 %
Vossapakke	479	1,40 %	0 %	1,40 %

5.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 34 – Alle bompengeprojekter vedtatt per desember 2019, anslag på forventet nedbetalingsår når bompengeneinnkrevningen kan avslutte, og forutsatt nedbetalingsår som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet nedbetalingsår er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompengeneinnkreving ved slutten av 2018. (Kilder: Oppfølgingskjema for bompengeprojektene for 2018, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

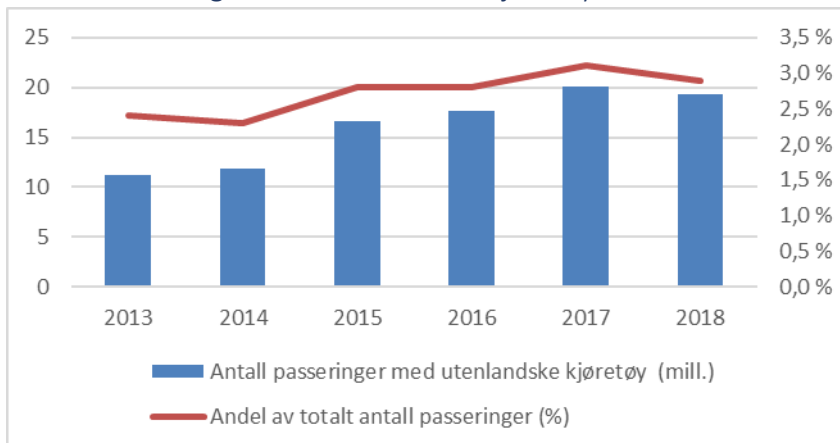
Bompengeprojekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Askøypakken	2028	2028
Bypakke Bergen	2037	2037
Bypakke Bodø	2030	2030
Bypakke Grenland	2024/2025	2026
Bypakke Nedre Glomma	-	2023
Bypakke Nord-Jæren	2033	2033
Bømlopakken	2028	2028
E134 Damåsen - Saggrenda	-	2034
E134 Stordalstunnelen	2023	2029
E136 Tresfjordbrua/Vågstrandtunnelen	2030	2030
E16 Bagn - Bjørgo	-	2035
E16 Bjørum - Skaret	-	2038
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	-	2036
E16 Fønhus - Bagn	2025	2029
E16 Kongsvinger - Slomarka	2030/2031	2030
E18 Aust-Agderpakken	2018	2019
E18 Gulli - Langangen	2029/2032/2035/2038	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen - Dørdal	-	2039
E18 Rugtvedt - Dørdal	-	2035
E18 Tvedestrand - Arendal	-	2034
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	-	2044
E39 Rogfast	-	2045
E39 Svegatjørn - Rådal	-	2040
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	2020	2025
E6 Gardermoen - Kolomoen	2022/2024/2028	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2035	2035
E6 Kolomoen - Moelv	-	2035
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)	2033	2033
E6 Moelv - Øyer	-	2039
E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	2032	2032
E6 Ranheim - Åsen	-	2039
E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjoa)	203 ¹⁶	2031
E6 Trondheim - Stjørdal	2023	2024
E6 Ulsberg - Melhus	-	2045
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	-	2035
E6 Øyer - Tretten	2024	2027
E6/E18 Østfoldpakka	2020/2021	2021/2029/2031
Fosenpakken	2026	2026
Fv 107 Jondalstunnelen	2027	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2026	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	-	2034

¹⁶ Prognose for nedbetaling av prosjektet E6 Ringebu - Otta (strekningen Frya - Sjoa) er p.t. usikker.

Bompengeprojekt	Anslag på forventet nedbetalingsår	Nedbetalingsår i gjeldende stortingsproposisjon
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	2019	2024
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	2023	2024
Fv 311 Presterødbakken	-	2024
Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden	-	2035
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	2031	2031
Fv 34 Grime - Vesleelva	2028	2028
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 47 T-forbindelsen	2020	2028
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	2019	2025
Fv 519 Finnfast	2023/2024	2029
Fv 544 Halsnøysambandet	2019	2023
Fv 546 Austevollsbrua	2021	2021
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	2025	2027
Fv 659 Nordøyvegen	-	2043
Fv 71 Sykkylvsbrua	2018	2016
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	2029	2033
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	2033	2033
Fv 858 Ryaforbindingen	2025	2030
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken	2023	2023
Kvammapakken	2031	2030
Listerpakken	2019	2021
Miljøpakke Trondheim	2029	2029
Namdalsprosjektet	2019	2022
Nordhordlandspakken	-	2031
Oslopakke 3	2036	2036
Rv 13 Ryfast	-	2039
Rv 19 Kirkebakken - Re grense	2018	2025
Rv 23 Dagslett - Linnes ¹⁴	-	-
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	-	2040
Rv 36 Bø - Seljord	-	2037
Rv 36 Slåttekås - Årnes	2033	2033
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	2032	2032
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	2026	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2043	2028
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	2020	2020
Rv 80 Røvika - Strømsnes	2026	2026
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	2020	2020
Vegpakke Harstad	2031	2031
Vossapakke	2025	2025

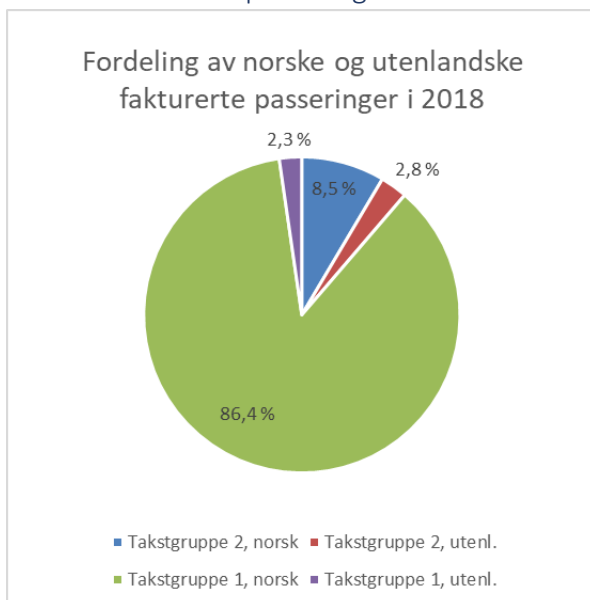
5.5 Vedlegg 5 – Utenlandskregistrerte kjøretøy og bruk av brikke

5.5.1 Passeringer med utenlandske kjøretøy

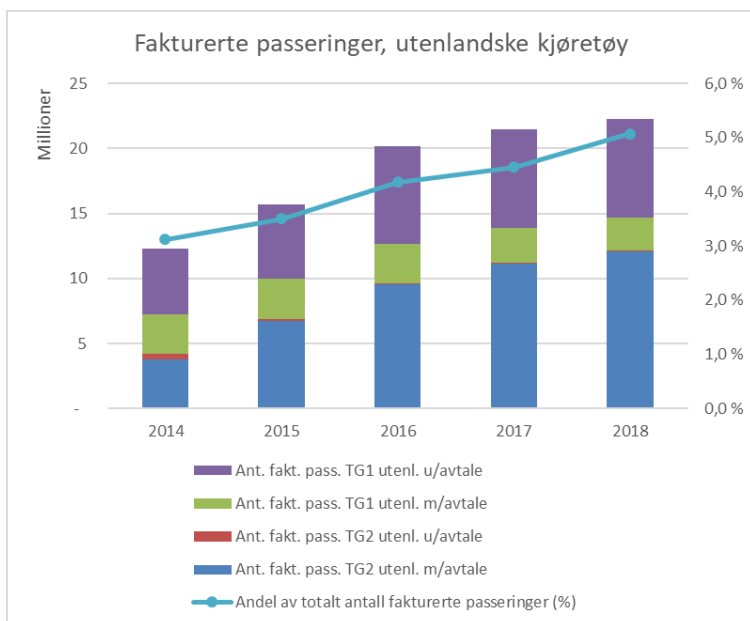


Figur 16 – Antall passeringer med utenlandskregistrerte kjøretøy og andel av totalt antall passeringer i perioden 2013-2018.

5.5.2 Fakturerte passeringer



Figur 17 – Fordeling av norske og utenlandske fakturerte passeringer, spesifisert for takstgruppe 1 og takstgruppe 2.



Figur 18 – Fakturerte passeringer for utenlandske kjøretøy, fordelt på takstgruppe 1 og 2 og kjøretøy med og uten avtale, i perioden 2014-2018. Utviklingen av andelen passeringer med utenlandske kjøretøy av totalt antall fakturerte passeringer er også oppgitt.

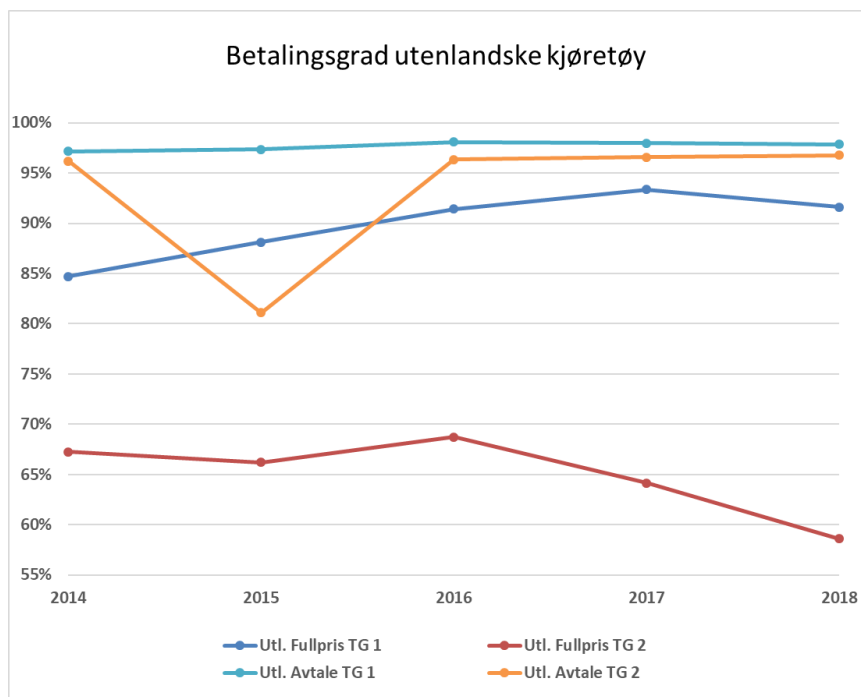
5.5.3 Betaling av faktura for passeringer

	2014		2015		2016		2017		2018	
	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%	Mill. kr	%
TG 2, norsk, med brikkeavtale	1 025	98 %	1 161	97 %	1 213	98 %	1 379	96 %	1 412	98 %
TG 2, utenl., med brikkeavtale	178	96 %	363	81 %	419	96 %	539	97 %	598	97 %
TG 2, norsk, uten brikkeavtale	83	93 %	53	93 %	48	90 %	35	92 %	37	89 %
TG 2, utenl., uten brikkeavtale	21	67 %	6	66 %	5	69 %	4	64 %	4	59 %
SUM takstgruppe 2 (TG 2)	1 306	97 %	1 583	93 %	1 685	97 %	1 956	96 %	2 052	97 %
TG 1, norsk, med brikkeavtale	5 252	99 %	5 625	100 %	6 008	100 %	6 408	100 %	6 194	99 %
TG 1, utenl., med brikkeavtale	65	97 %	61	97 %	59	98 %	57	98 %	57	98 %
TG 1, norsk, uten brikkeavtale	1 182	93 %	1 404	93 %	1 554	93 %	1 534	93 %	1 494	91 %
TG 1, utenl., uten brikkeavtale	115	85 %	126	88 %	163	91 %	170	93 %	181	92 %
SUM takstgruppe 1 (TG 1)	6 613	98 %	7 217	98 %	7 784	98 %	8 169	98 %	7 927	98 %
SUM alle biler (TG 1 + TG 2)	7 919	98 %	8 800	97 %	9 469	98 %	10 126	98 %	9 978	98 %

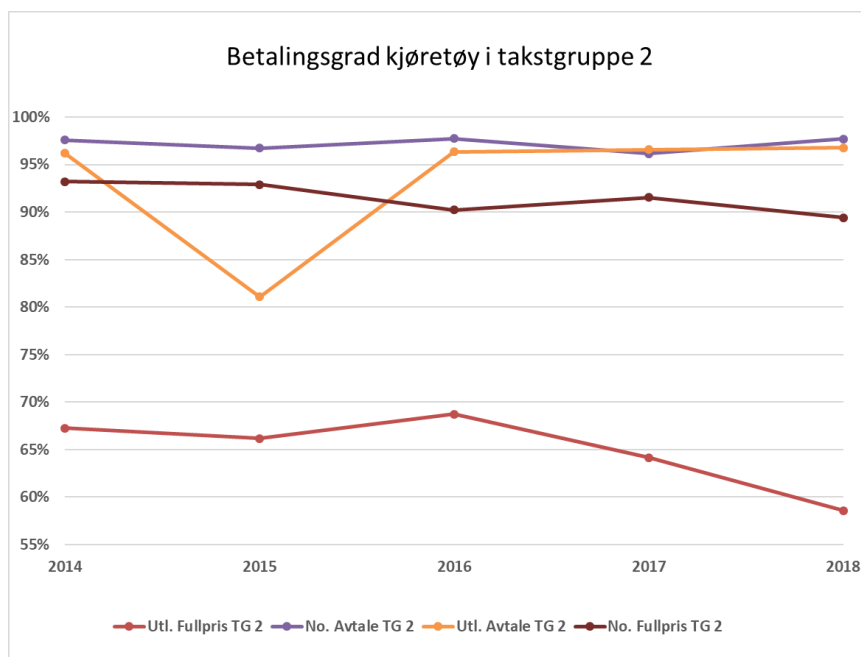
Tabell 35 – Beløp fakturert i perioden 2014-2018 og betalingsgrad¹⁷, spesifisert for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2), for både norske og utenlandske kjøretøy.¹⁸

¹⁷ Det er gjort korrigeringer av beløp fakturert i perioden 2014-2017 sammenlignet med tidligere rapporter, og dette har ført til mindre justeringer av betalingsgrad for disse årene.

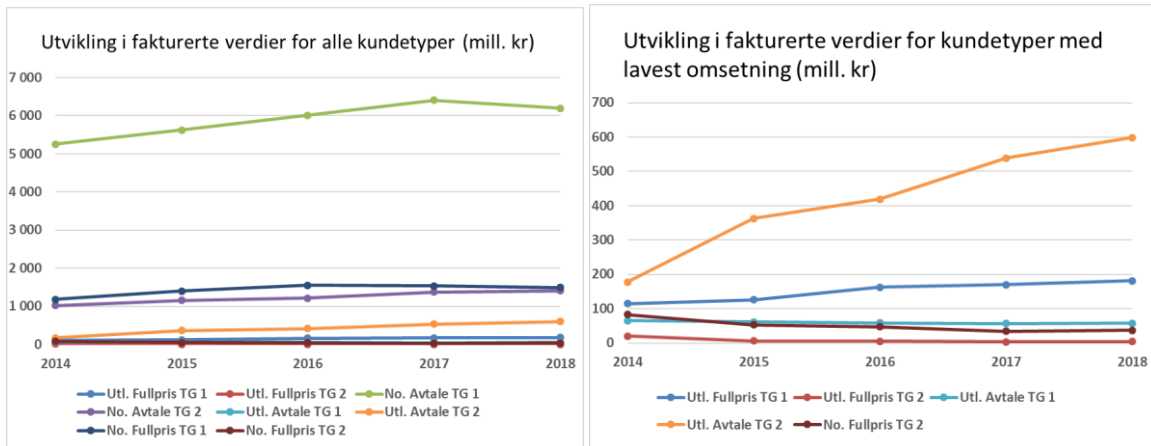
¹⁸ I 2015, ved innføring av ordningen med obligatorisk brikke, sank betalingsgraden for brikkeavtaler for både norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2. Den sank mest for de utenlandske. Det var innkjøringsproblemer hos bompengeselskapene og utenlandske kunder før de utenlandske med brikkeavtale for kjøretøy i takstgruppe 2 fikk etablert gode betalingsrutiner. I 2015 ble volumet for fakturerte beløp til denne gruppen mer enn doblet og mange av de nye brukerne forsto ikke bompengesystemet i Norge. Det ble gjort fortløpende endringer for å løse utfordringene, og effekten ble mest synlig fra 2016. I 2016 var betalingsgraden tilbake på nivået i 2014 for både norske og utenlandske biler i takstgruppe 2 med brikkeavtale.



Figur 19 – Betalingsgrad for utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2) i perioden 2014-2018, for passeringer med og uten avtale. Fullpris betegner passeringer uten avtale.



Figur 20 – Betalingsgrad for norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2 i perioden 2014-2018.



Figur 21 – Utvikling av fakturerte beløp for norske og utenlandske kjøretøy (figuren til høyre viser mange av de samme verdier som figuren til venstre, men i en mindre skala), for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2).



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf:
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen