

Statens vegvesen

# Bompengeselskapenes drift i 2016

Seksjon for brukerfinansiering, Vegdirektoratet

11.01.2018

Versjon 1.0

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Bompengeselskap og bompengeprojekter .....	3
2	Drift av bompengeselskapene i 2016 – resultater og analyser.....	5
2.1	Trafikk.....	5
2.1.1	Passeringer .....	5
2.1.2	Brikkebruk .....	6
2.1.3	Utenlandskregistrerte kjøretøy.....	8
2.1.4	Fritakspasseringer.....	9
2.2	Bompengeinntekter .....	11
2.3	Driftskostnader .....	14
2.3.1	Driftskostnader per passering.....	15
2.3.2	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter .....	18
2.3.3	Styrehonorarer .....	19
2.4	Låne- og innskuddsforvaltning.....	20
2.4.1	Lånegjeld og finanskostnader .....	20
2.4.2	Rentevilkår .....	21
2.4.3	Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter.....	22
2.5	Status på innkrevningstid .....	23
2.6	Lokal drivstoffavgift.....	24
3	Vurdering av resultatene .....	25
4	Vedlegg.....	28
4.1	Vedlegg 1 – Lånerenter og lånegjeld.....	28
4.2	Vedlegg 2 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene.....	30
4.3	Vedlegg 3 – Utenlandske kjøretøy og bombrikker .....	32
4.3.1	Passeringer med utenlandske kjøretøy.....	32
4.3.2	Utenlandske brikker.....	32
4.3.3	Utenlandsk betaling av faktura for passeringer .....	32

## 1 Innledning

I denne rapporten beskrives resultater fra bompengeselskapenes drift i 2016. Dette inkluderer resultater for passeringer i bomstasjonene, inntekter, drifts- og finanskostnader, lån og innskudd, i tillegg til en sammenligning med tidligere år. Det er også gitt en omtale av status på innkrevningstid for prosjekter som har startet innkreving og forventet nedbetalingstidspunkt for disse. Passeringer med elbiler og med utenlandskregistrerte kjøretøy er omtalt spesielt.

Tallene som presenteres er i hovedsak basert på bompengeselskapenes regnskaper for 2016 og utfylte oppfølgings skjema sendt til Statens vegvesen. I tillegg er noe statistikk innhentet fra sentralsystemet for bompengeselskapene (CS Norge), ferjedatabanken, Euro Parking Collection (EPC) og AutoPASS formidlingsentral.

I henhold til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er de tidligere takstklassene for lette (til og med 3500 kg) og tunge (fra og med 3501 kg) kjøretøy erstattet med takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøygruppe M1<sup>1</sup>, forutsatt at disse har gyldig avtale. Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av 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 tilknyttet fordeling mellom takstgruppe 1 og 2 ikke vil være helt sammenlignbare med fordeling mellom lette og tunge kjøretøy for tidligere år.

### 1.1 Bompengeselskap og bompengeprosjekter

I 2016 hadde 53 bompengeselskap innkreving av bompenger, og dette var fordelt på 65 bompengeprosjekter. Innkreving ble avsluttet for fire bompengeprosjekter<sup>2</sup> og fem prosjekter<sup>3</sup> startet innkreving. I tillegg ble det åpnet to bomstasjoner i ett prosjekt<sup>4</sup> som allerede hadde startet innkreving. Det ble utført bompenginnkreving på ferje i sju prosjekter, og to av disse hadde både ferjeinnkreving og ordinær bompenginnkreving. De resterende bompengeprojektene hadde ordinær innkreving 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 2.6.

Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompenginnkreving brukte AutoPASS-systemet, med unntak av ett prosjekt<sup>5</sup>. Etter automatiseringen av E6 Svinesundsforbindelsen i 2015, er alle bompengeanlegg som bruker AutoPASS-systemet automatiske.

---

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

<sup>2</sup> Fv 551 Folgefonntunnelen, rv 23 Oslofjordforbindelsen, Tønsbergpakken og fv 545 over Stord og Fitjar.

<sup>3</sup> Vegpakke Harstad, Førdepakken, Bypakke Grenland, fv 33 Skreifjella – Totenvika og E6 Frya – Sjoa.

<sup>4</sup> E6/18 Østfoldpakka, strekningen E18 Knapstad – Retvet.

<sup>5</sup> Fv 64 Atlanterhavstunnelen

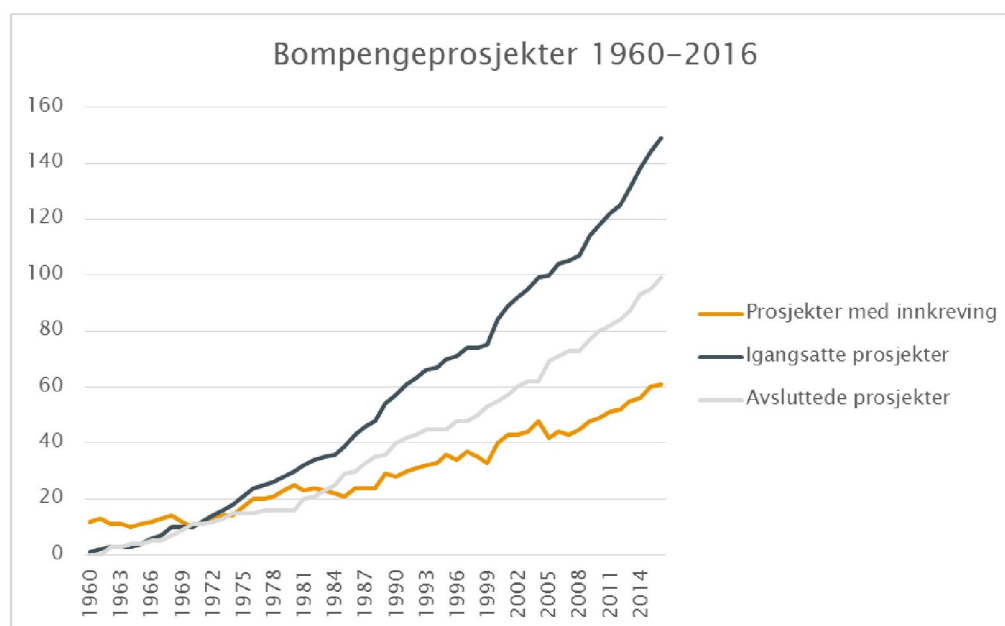
I løpet av 2016 var det innkreving i 240 bomstasjoner fordelt på om lag 480 innkrevingfelt, og det var bompengeneinnkreving på 10 ferjesamband. Tabell 1 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2004–2016, og viser antallet bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Ferjesamband med bompengeneinnkreving vil komme i tillegg.

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

Tabell 1 – Antall bomstasjoner med innkreving per år i perioden 2004–2016.

Ved utgangen av 2016 hadde 50 bompengeselskap innkreving, fordelt på 61 bompengeprosjekter. Totalt 75 prosjekter var ved dette tidspunktet vedtatt av Stortinget, som vil si at 14 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving.

Figur 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving i Norge i perioden 1960–2016.



Figur 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving hvert år i perioden 1960–2016, i tillegg til akkumulert sum av prosjekter som har igangsatt innkreving og avsluttet innkreving i denne perioden.

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

## 2 Drift av bompengeselskapene i 2016 – resultater og analyser

### 2.1 Trafikk

#### 2.1.1 Passeringer

I 2016 var det registrert 638 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeneinnkreving. Dette var fordelt på 92,9 prosent i takstgruppe 1 og 7,1 prosent i takstgruppe 2. I 2015 var fordelingen for lette og tunge kjøretøy på henholdsvis 92,7 og 7,3 prosent. En sammenligning av tall for 2016 og 2015 for fordelingen av passeringer for takstgruppe 1 og takstgruppe 2 for de ulike prosjektene viser at det har vært en reduksjon i andelen passeringer for takstgruppe 2 i nesten 80 prosent av prosjektene som hadde innkreving. Etter innføringen av takstgrupper i april 2016, inkluderte takstgruppe 1 også kjøretøy som tidligere hadde vært definert som tunge, så en liten reduksjon i de fleste prosjektene er som forventet. For de fleste av disse prosjektene er det kun en liten reduksjon, med en forskjell i andelen på mindre enn 0,5 prosent. Tabell 2 viser fordeling av antall passeringer for takstgruppe 1 og 2, i tillegg til fordelingen av passeringer på veg og ferje. For utviklingen av antall bompengepasseringer fra 2002 – 2016, se Tabell 12. Hvordan passeringene fordeler seg mellom de ulike regionene er illustrert i Figur 10.

Passeringer	2014		2015		2016	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
Takstgruppe 1 / ≤ 3 500 kg	475 970 913	93,2 %	548 123 568	92,7 %	592 912 754	92,9 %
Takstgruppe 2 / > 3 500 kg	34 500 875	6,8 %	42 995 858	7,3 %	45 316 247	7,1 %
Bomstasjoner	506 505 529	99,2 %	586 980 419	99,3 %	634 136 119	99,4 %
Ferje	3 966 258	0,8 %	4 139 007	0,7 %	4 092 882	0,6 %
Takstgruppe 1 / ≤ 3 500 kg i bomstasjoner	472 471 944	93,3 %	544 483 552	92,8 %	589 316 862	92,9 %
Takstgruppe 2 / > 3 500 kg i bomstasjoner	34 033 586	6,7 %	42 496 867	7,2 %	44 819 257	7,1 %
Ferje (< 6,0 m)	3 498 969	88,2 %	3 640 016	87,9 %	3 595 892	87,9 %
Ferje (≥ 6,0 m)	467 289	11,8 %	498 991	12,1 %	496 990	12,1 %
<b>Totalt antall passeringer</b>	<b>510 471 787</b>		<b>591 119 426</b>		<b>638 229 001</b>	

Tabell 2 – Antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2, i tillegg til fordelingen mellom passeringer i bomstasjoner og på ferje. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2016 og rapporter fra CS Norge).

Gjennomsnittlig antall passeringer per døgn (årsdøgntrafikk (ÅDT)) varierer mye mellom de ulike prosjektene, fra et minimum på om lag 550 til et maksimum på om lag 311 000 passeringer per døgn. Tabell 3 viser antall bompengeprojekter per ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT.

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

Tabell 3 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på kategorier av årsdøgntrafikk (ÅDT) for perioden 2014–2016. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2014–2016).

Tabell 4 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2016. Prosjektene som er definert som bomringer inkluderer Bergensprogrammet, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Namdalsprosjektet, Nord-Jærenpakken, Oslopakke 3, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, Tønsbergpakken og Vegpakke Harstad. Bompengepakker hvor utbyggingen hovedsakelig skjer på riksveg med mindre tiltak på fylkesveg eller kommunal veg, er definert som riksvegprosjekter. Den betydelige økningen av passeringer i riksvegprosjekter i 2015 skyldes i hovedsak oppstart av innkreving for E18 Gulli – Langåker og E6 Minnesund – Skaberud.

	Bomringer / Bypakker		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall passeringer	Andel av totalt antall passeringer	Antall passeringer	Andel av totalt antall passeringer	Antall passeringer	Andel av totalt antall passeringer
2012	330 617 449	71,2 %	118 665 756	25,6 %	14 848 685	3,2 %
2013	332 754 134	70,1 %	124 118 057	26,2 %	17 531 279	3,7 %
2014	371 212 739	72,7 %	118 005 466	23,1 %	21 253 582	4,2 %
2015	386 971 274	65,5 %	175 569 682	29,7 %	28 578 470	4,8 %
2016	416 327 995	65,2 %	193 672 491	30,3 %	28 228 515	4,4 %

Tabell 4 – Fordeling av antall passeringer i bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2016. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2016).

### 2.1.2 Brikkebruk

Ved utgangen av 2016 brukte alle bompengeanlegg på offentlig veg, med unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Brikkeandel, det vil si antall passeringer hvor brikke<sup>8</sup> er registrert i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008 – 2016 er gitt i Tabell 5. Brikkeandelen har hatt en liten reduksjon i 2016 sammenlignet med tidligere år. Andelen har vært stabil rundt 80 prosent siden 2008, med en svak årlig nedgang siden 2010, med unntak av en liten økning i 2015 sammenlignet med året før.

Antall AutoPASS-avtaler for alle utstedere i Norge var ved utgangen av 2016 på om lag 2,2 millioner.

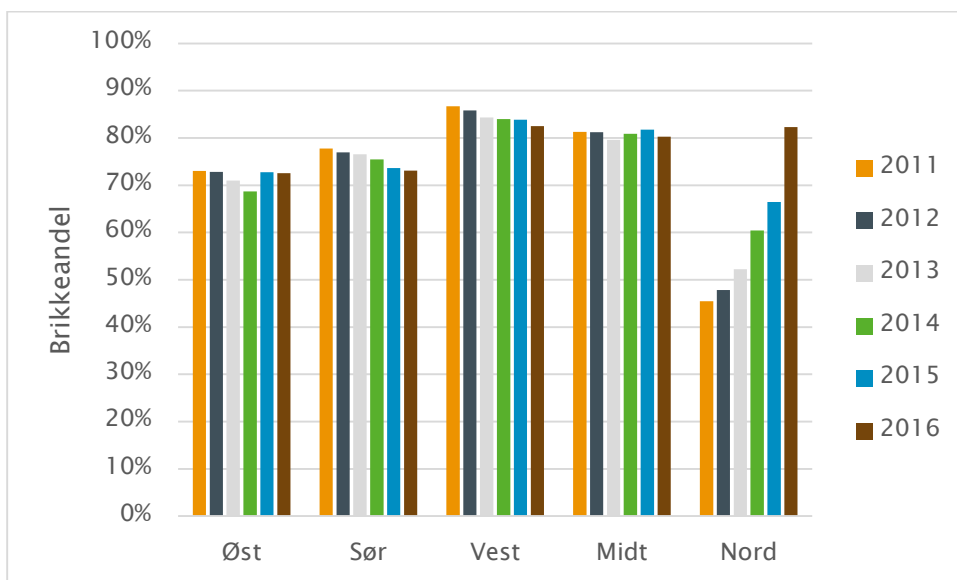
<sup>7</sup> I denne opptellingen er ikke de strekningsvise prosjektene E18 Gulli – Langangen, E6 Gardermoen – Kolomoen og E16 Kongsvingervegen (E16 Kløfta – Nybakk og E16 Kongsvinger – Slomarka) splittet i flere prosjekter. Sum vil derfor avvike fra antall prosjekter med innkreving.

<sup>8</sup> AutoPASS eller en annen brikke som er gyldig innenfor EasyGo.

Årstall	Brikkeandel (prosent) <sup>9</sup>
2008	77,18
2009	80,70
2010	81,21
2011	80,64
2012	79,71
2013	78,21
2014	77,26
2015	77,51
2016	77,14

Tabell 5 – Brikkeandel, dvs. antall passeringer der brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008–2016. (Kilde: Rapporter fra CS Norge)

Figur 2 viser utviklingen i brikkeandel i de ulike regionene fra 2011 til 2016. Brikkeandelen har vært høyest i region vest i denne tidsperioden. Fra 2015 til 2016 har det vært en liten nedgang for alle regioner, med unntak av nord. I forbindelse med oppstart av bompengeneinnkreving for flere bompengeprosjekter i region nord, har brikkeandelen som forventet økt i hele denne tidsperioden. På grunn av oppstart av Bypakke Bodø og Vegpakke Harstad er brikkeandelen i region nord i 2016 for første gang på samme nivå som resten av landet.



Figur 2 – Utvikling i brikkeandel for de ulike regionene i perioden 2011 – 2016. (Kilde: Oppfølgings skjema 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, det vil si når det gis grønt eller hvitt signallys, er andelen 71,7 prosent av totalt antall passeringer. I 2015 var denne andelen på 71,4 prosent.

<sup>9</sup> Gjelder kun bompengeanlegg tilknyttet sentralsystemet CS Norge.

I AutoPASS-anleggene var det om lag 145 millioner passeringer hvor brikke ikke var registrert. Om lag 63 millioner av disse passeringene, som tilsvarer 44 prosent, ble etter passering knyttet til en avtale. Dette er en økning sammenlignet med 2015. Andelen passeringer med enten brikke eller avtale var da 87 prosent, på samme nivå som i 2015. Hvis man antar at alle passeringer uten brikke knyttet til en avtale er kun gyldige avtaler, er andelen passeringer med gyldig avtale 82 prosent. Dette har ikke endret seg vesentlig siden 2014, men det er en økning på om lag en prosent siden 2015.

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 mellom 14 og 68 prosent. Årsaker til at brikke ikke blir registrert ved passering kan være flere, f. eks. feil på brikken (f. eks. utgått batteri), feilplassert brikke, frontruter som forhindrer at brikke blir avlest korrekt, feil på vegkantutstyret eller at bruker ikke har installert brikken i kjøretøyet. Prosjekter hvor denne andelen er høyest er i hovedsak i byområder, og inkluderer både prosjekter som nylig har startet innkreving og prosjekter som har hatt innkreving i mange år. De laveste andelenene finner man i hovedsak for strekningsvise prosjekter eller enkeltprosjekter som ikke er i nærheten av et større byområde.

Ved å se på takstgruppe 1 og takstgruppe 2 hver for seg, finner man at brikkeandelen var 76,7 prosent for takstgruppe 1 og 83,2 prosent for takstgruppe 2. Hvis man ser på passeringer uten brikke som er tilknyttet en avtale, gjelder dette 42 prosent av passeringer i takstgruppe 1 uten brikke. For takstgruppe 2 er 85 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

Totalt for hele landet har brikkeandelen gått noe ned sammenlignet med tidligere år, jf. Tabell 5. Rundt 60 prosent av prosjektene har hatt en nedgang i brikkeandelen. Likevel om brikkeandelen er redusert, har avtaleandelen økt, i tillegg til andelen brikkepasseringer med gyldig avtale. Vi ser også en økning i andelen passeringer som er tilknyttet en avtale, men hvor brikke ikke ble registrert ved passering. For de fleste prosjektene har denne andelen økt i 2016 sammenlignet med 2015.

### 2.1.3 Utenlandskregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandskregistrerte kjøretøy i bomstasjonene som benyttet AutoPASS-systemet var om lag 17,6 millioner, som tilsvarer 2,8 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 6 viser antall passeringer med utenlandske kjøretøy i perioden 2013 – 2016<sup>10</sup>, i tillegg til andel av totalt antall passeringer.

---

<sup>10</sup> Utenlandskregistrerte kjøretøy som passerte fv 64 Atlanterhavstunnelen eller på ferjer med bompenginnkreving er ikke tatt hensyn til. Det antas at dette er en liten andel av totalt antall passeringer med utenlandske kjøretøy.



År	Antall passeringer med utenlandske kjøretøy (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2013	11,2	2,4 %
2014	11,9	2,3 %
2015	16,6	2,8 %
2016	17,6	2,8 %

Tabell 6 – Antall passeringer med utenlandske kjøretøy og andel passeringer av totalt antall passeringer. (Kilder: EPC, Turistløsningen, CS Norge og AutoPASS formidlingssentral).

Tidligere var det mange utenlandske som ikke betalte bompenger. Betalingsandelen har økt de siste årene i takt med at innkrevningen har blitt mer profesjonell. Kjøretøy med brikkeavtale har vesentlig høyere betalingsandel enn kjøretøy uten brikkeavtale. 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.

Utenlandske kjøretøy med brikkeavtale har en høy betalingsgrad. Utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 med brikkeavtale betalte 98 prosent og de uten brikkeavtale betalte 91 prosent av fakturert beløp i 2016. Det er nesten like høy betalingsgrad som for tilsvarende grupper norske biler. Det er større forskjell mellom norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2. Utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2 med brikkeavtale betalte 96 prosent av beløp fakturert i 2016, mens tilsvarende gruppe norske betalte 98 prosent. Utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2 uten brikkeavtale betalte bare 66 prosent av fakturert beløp i 2016. Dette er en liten gruppe, da langt de fleste kjøretøy i takstgruppe 2 bruker bombrikke fordi de omfattes av ordningen med obligatorisk bombrikke.

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

Se kapittel 4.3 for mer informasjon om utenlandske kjøretøy og bombrikker.

#### 2.1.4 Fritakspasseringer

I henhold til takstretningslinjene gis det fritak til ulike trafikantgrupper. Tabell 7 oppgir antall fritakspasseringer for utrykningskjøretøy, nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler), kollektivtransport, kjøretøy som er i arbeid på veien og forflytningshemmede. I tillegg er det særskilte fritak basert på bosted, timesregler og passeringstak. Passeringer med elbiler<sup>11</sup> er nærmere beskrevet i kapittel 2.1.4.1.

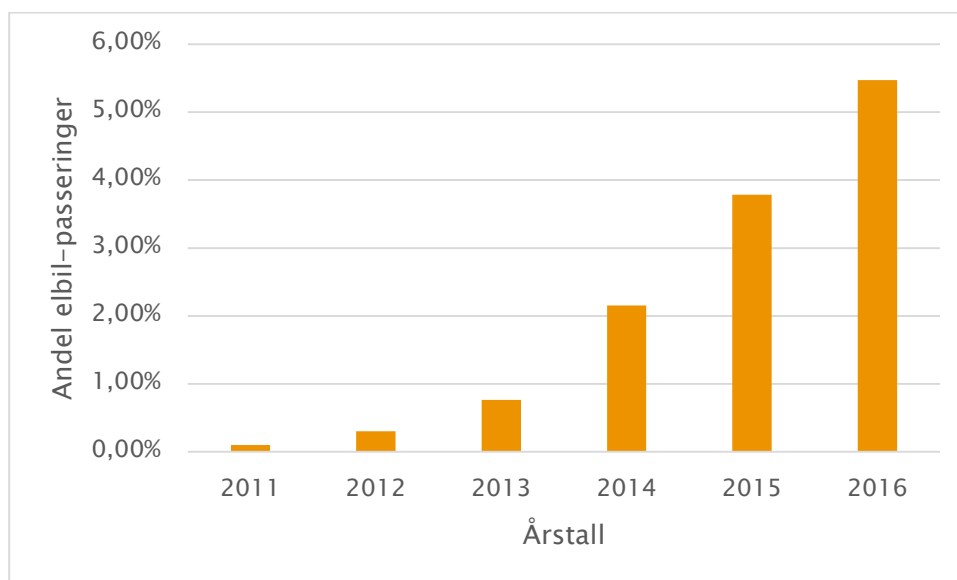
<sup>11</sup> Bompengefritaket for nullutslippskjøretøy gjelder for elbiler og hydrogenbiler. Tallene inkluderer derfor også passeringer med hydrogenbiler, men disse utgjør en marginal andel. Nullutslippskjøretøy omtales derfor som elbiler.

Fritaksordning	Antall fritakspasseringer (mill.)					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nullutslippskjøretøy (elbiler)	0,4	1,4	3,6	11,0	22,4	34,9
Kollektivtransport					6,7	7,2
Utrykningskjøretøy					1,4	1,6
Kjøretøy i arbeid på vegen					0,3	0,3
Forflytningshemmede (i bomringer)					5,3	5,7

Tabell 7 – Oversikt over antall fritakspasseringer i perioden 2015–2016. Antall elbil-passeringer er oppgitt for 2011–2016. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene).

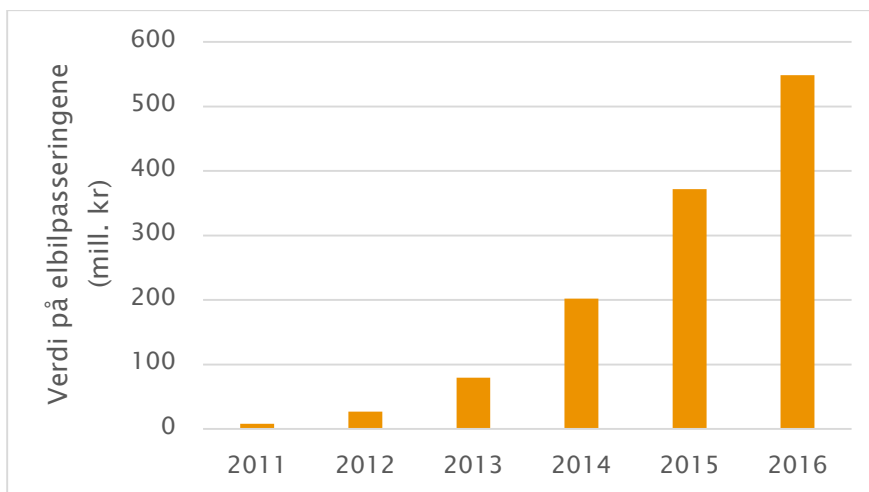
### 2.1.4.1 Nullutslippskjøretøy (elbiler)

Antall passeringer med nullutslippskjøretøy, i hovedsak elbiler<sup>11</sup>, har hatt en sterk økning de siste årene. I 2016 var det 35 millioner passeringer i bomstasjonene som var registrert som elbiler. Se Figur 3 for en utvikling i andelen elbil-passeringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011 – 2016. Tabell 7 angir antall elbil-passeringer i perioden 2011 – 2016.



Figur 3 – Utvikling i andel elbil-passeringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011 – 2016 (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken)

Verdien på elbil-passeringene er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike prosjektene, og var totalt på om lag 550 millioner kroner i 2016. Dette utgjorde om lag 5,7 prosent av de totale passeringssinntektene. I 2015 var dette beregnet til om lag 370 millioner kroner, som utgjorde 4,1 prosent av de totale passeringssinntektene. 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 utvikling på beregnet tapt inntekt på grunn av bompengefritaket for elbiler i perioden 2011–2016.



Figur 4 – Utvikling i beregnet tapt inntekt på grunn av bompengefritaket for elbiler i perioden 2011 – 2016. (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken).

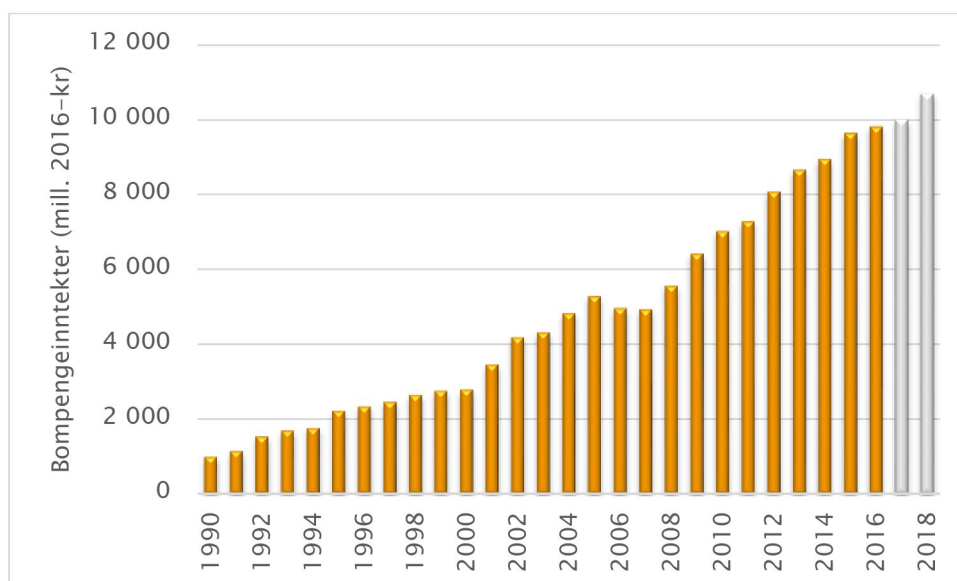
## 2.2 Bompengeinntekter

I 2016 var de totale bompengeinntektene 9,82 milliarder kroner. Dette var en økning på om lag 0,49 milliarder kroner sammenlignet med 2015. Tabell 14 viser utviklingen i bompengeinntekter siden 2002. Tabell 8 viser inntektene i 2015 og 2016 fordelt på passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, tilleggsavgifter og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 9,93 milliarder kroner. Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 86,5 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 13,5 prosent. I 2014 og 2015 var disse andelene henholdsvis 86,7/13,3 og 85,7/14,3 prosent.

Inntekter	Sum (1 000 kr)	
	2015	2016
Passeringsinntekter, takstgruppe 1 / ≤ 3 500 kg (bomstasjoner)	7 684 408	8 145 453
Passeringsinntekter, takstgruppe 2 / > 3 500 kg (bomstasjoner)	1 249 609	1 237 505
Bompengeinntekt på ferje	201 370	207 899
<b>Sum passeringsinntekter</b>	<b>9 135 387</b>	<b>9 590 858</b>
Tilleggsavgift, purregebyr, utstedergodtgjørelse	192 356	228 678
<b>Sum bompengeinntekter</b>	<b>9 327 743</b>	<b>9 819 536</b>
Andre inntekter	106 375	108 427
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>9 434 118</b>	<b>9 927 963</b>

Tabell 8 – Totale bompengeinntekter fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompengeinntekter på ferje og inntekter fra tilleggsavgift, purregebyr og utstedergodtgjørelse. (Kilde: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2015 og 2016).

Figur 5 viser utviklingen av bompengeinntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2016-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2017 og 2018. I denne perioden har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 340 millioner kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år, og gjennomsnittlig årlig økning for perioden 2008 – 2016 er om lag 540 millioner kroner. Prognosene for 2017 og 2018, på henholdsvis 10,0 og 10,7 milliarder kroner, viser at inntektene vil fortsette å øke også for disse to årene. Hovedårsaken til økningen fra 2017 til 2018 er forventninger til effekten av innføringen av nytt takstsystem for Oslopakke 3 i oktober 2017.



Figur 5 – Bompenginntekter per år i perioden 1990–2016, oppgitt i millioner 2016-kroner. I tillegg er prognose for 2017 og 2018 oppgitt. (Kilde: Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013), regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012 – 2016).

Den gjennomsnittlige inntekten per passering<sup>12</sup> var på 15,03 kroner. Denne varierte mellom et minimum på 4,89 kroner og et maksimum på 143,27 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 9 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. I 2015 var gjennomsnittlig inntekt per passering 15,45 kroner, i 2014 på 16,18 kroner, mens den var på 16,44 kroner i 2013.

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

Tabell 9 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. (Kilde: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2014–2016).

Gjennomsnittlig inntekt per passering har gått ned årlig i perioden 2013–2016. Hvis man korrigerer for tapt inntekt på grunn av fritaket for elbiler er gjennomsnittlig inntekt per passering omtrent på samme nivå i 2013 og 2014. Likevel om man korrigerer for tapte elbilinntekter for 2015 og 2016, er inntekt per passering lavere enn i 2014. Den er også noe lavere i 2016 enn i 2015. En annen årsak til at inntekt per passering har gått ned er at andelen passeringer i prosjekter som har lave takster har økt. Oppstart av innkreving for E18 Gulli – Langåker i 2015, samtidig som takstene for E18 Gulli – Langangen ble satt ned, er

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

hovedårsaken til dette. I tillegg har nye bypakker hvor takstene er lave sammenlignet med gjennomsnittet, startet innkrevning i 2015 og 2016.

Tabell 10 viser fordelingen av passeringssinntekter for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Prosjektene som er definert som bomringer er listet i kapittel 2.1.1.

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

Tabell 10 – Fordeling av passeringssinntekter i bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2012–2016. Oppgitt i løpende kroner. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012–2016).

Figur 10 viser inntektsfordelingen mellom de ulike regionene, mens Figur 6 illustrerer inntektsfordelingen mellom fylkene. Den fylkesvise fordelingen er kun tilnærmet riktig ettersom enkelte prosjekter går over fylkesgrenser. Man ser uansett at det er mest inntekter i Oslo-området, etterfulgt av Hordaland, Sør-Trøndelag og Rogaland. I 2016 var det bompengeskjema i alle fylker, med unntak av Finnmark.



Figur 6 – Illustrasjon av hvordan passeringssinntektene for 2016 fordelte seg per fylke. (Kilde: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene).



## 2.3 Driftskostnader

Driftskostnadene rapportert fra bompengeselskapene er delt opp i lønnskostnader, administrasjonskostnader (regnskapsførsel, innleide tjenester til administrasjon, revisjonskostnader, kontorkostnader, møtekostnader og tilsvarende), innkrevingskostnader (innkjøpte driftstjenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utstederkostnader og tilsvarende), tap på krav og andre driftskostnader. I tillegg rapporterer selskapene på avskrivninger på innkrevingsutstyret. 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 selskapene er derfor ikke avskrivninger tatt med for å få et mest mulig likt sammenligningsgrunnlag.

I 2016 var det 65 bompengeprojekter som hadde innkreving av bompenger, og 57 av disse hadde innkreving hele året. Driftskostnadene i 2016 for bompengeselskapene som hadde innkreving var 749 millioner kroner uten avskrivninger og 838 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 11 viser utviklingen fra 2013 – 2016 for de ulike kostnadspostene.

Kostnadspost	Kostnad i 2013 (1 000 kr)	Kostnad i 2014 (1 000 kr)	Kostnad i 2015 (1 000 kr)	Kostnad i 2016 (1 000 kr)	Utvikling
Lønns- og administrasjonskostnader	145 111	128 601	128 405	122 907	
Innkrevingskostnader	400 733	421 808	507 597	543 609	
Tap på krav	107 966	67 321	84 694	74 901	
Andre driftskostnader	88 670	75 295	40 270	7 921	
Avskrivninger på innkrevingsutstyret	109 929	72 552	158 018	88 441	
<b>Sum driftskostnader ekskl. avskrivninger</b>	<b>742 480</b>	<b>693 025</b>	<b>760 966</b>	<b>749 338</b>	
<b>Sum driftskostnader inkl. avskrivninger</b>	<b>852 409</b>	<b>765 577</b>	<b>918 984</b>	<b>837 778</b>	

Tabell 11 – Oversikt over de ulike postene for driftskostnader og en sammenligning mellom disse postene for årene 2013–2016. Oppgitt i løpende kroner. (Kilde: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2013–2016).

Totalt er driftskostnadene redusert med 81 millioner kroner sammenlignet med 2015. Driftskostnadene hadde en sterk reduksjon i 2014 i forhold til 2013, før de økte i 2015. Med reduksjonen i 2016 er de på et lavere nivå enn i 2013. Lønns- og administrasjonskostnader er på samme nivå i 2014 og 2015, men er noe lavere i 2016. Innkrevingskostnadene har økt årlig siden 2013, og dette må ses i sammenheng med den årlige økningen i antall bomstasjoner og dermed antall passeringer. Andre driftskostnader er kraftig redusert, og kun et fåtall bompengeselskaper har ført kostnader på denne posten.

Tap på krav er redusert siden 2015, men er noe høyere enn i 2014. I 2016 utgjorde tap på krav om lag 9 prosent av de totale driftskostnadene, som er samme nivå som i 2015. Hvis man ekskluderer avskrivninger på innkrevingsutstyret, er denne andelen 10 prosent, og til sammenligning 11 prosent i 2015. I 2014 var disse andelenene henholdsvis 9 og 10 prosent, mens de var 15 og 17 prosent i 2013. Andelen tap på krav av passeringsinntektene var om

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

Avskrivningene på innkrevingsutstyret er kraftig redusert fra 2015 til 2016, som er hovedårsaken til reduksjonen i de totale driftskostnadene. Dette er på grunn av nedskrivningene av kostnadene tilknyttet avslutning av AutoPASS Grindgut-prosjektet, som ble gjort i 2015. Etter at avtalen med IBM for å utvikle et nytt sentralsystem ble hevet, ble bompengeselskapene i 2015 anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive<sup>13</sup> aktiverte kostnader tilknyttet AutoPASS Grindgut. Dette har ført til store økninger i avskrivninger for enkelte selskaper dette året.

Hvis man ser bort fra avskrivninger, er driftskostnadene om lag 1,5 prosent lavere i 2016 enn i 2015. Denne reduksjonen skjer likevel om det har vært en betydelig økning i både inntekter og antall passeringer. Den eneste kostnadsposten som har økt fra 2015 er innkrevingskostnader, mens de andre har hatt en reduksjon.

### 2.3.1 Driftskostnader per passering

Tabell 12 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad per passering i perioden 2002 – 2016. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på innkrevingsutstyret, og tall for perioden 2012 – 2016 er beregnet fra alle bompengeprojekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er omregnet til 2016-kroner.

---

<sup>13</sup> Bompengeselskapene har ikke rapportert separat for avskrivninger og nedskrivninger av Grindgut-kostnader. Sum for avskrivninger inneholder derfor også disse nedskrivningene, og omtales her kun som avskrivninger.

År	Antall selskaper	Antall passeringer	Gjennomsnittlig driftskostnad per passering (2016-kr) (inkludert avskrivning på innkrevingsutstyret)
2002	40	228 253 751	2,42
2003	44	239 228 664	2,28
2004	45	267 340 239	2,16
2005	46	295 014 338	2,03
2006	46	275 086 307	2,21
2007	44	292 622 441	2,04
2008	43	319 573 951	2,09
2009	43	368 959 067	2,26
2010	50	418 545 821	2,15
2011	46	441 716 062	2,06
2012	49	464 131 890	1,90
2013	50	474 403 470	1,94
2014	52	510 471 787	1,59
2015	50	591 119 426	1,61
2016	53	638 229 001	1,31

Tabell 12 – Oversikt over antall passeringer i perioden 2002–2016 og driftskostnad per passering, oppgitt i 2016-kroner. (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013)* og oppfølgings skjema og regnskap for bompengeselskapene i perioden 2012–2016).

Driftskostnad per passering for alle bompengeprosjekter med innkreving var 1,31 kr i 2016. Dette er en reduksjon på 30 øre sammenlignet med 2015, omregnet til 2016-kroner. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprosjekter som var i drift hele året, var driftskostnad per passering det samme som for alle prosjekter i drift for både 2016 og 2015. I 2014 var dette 1,53 kroner og i 2013 1,90 kroner, omregnet til 2016-kroner.

Hvis man beregner driftskostnad per passering uten avskrivninger, får man 1,17 kroner for alle prosjektene med innkreving i 2016 og det samme for prosjektene som hadde innkreving hele året. I 2015 og 2014 var dette henholdsvis 1,34 og 1,44 kroner, omregnet til 2016-kroner, for alle prosjekter med innkreving.

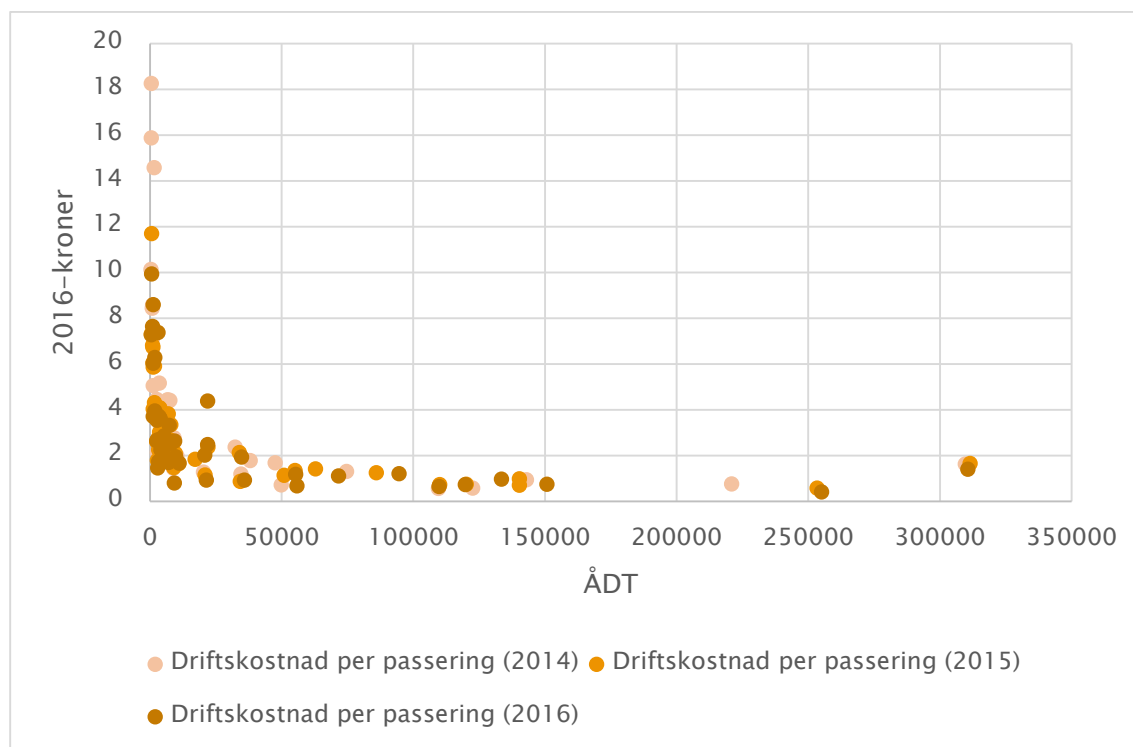
Hvis man ser på kostnadspostene knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader, og ser bort fra tap på krav og avskrivninger, er kostnad per passering 1,06 kroner. Tilsvarende tall var 1,18 kroner i 2015, omregnet til 2016-kroner.

Som sett i Tabell 4 skjer de fleste passeringene i bomringer og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bomringer, riksveg- og fylkesvegprosjekter, finner man store forskjeller i kostnad per passering. For bomringene var driftskostnadene per passering 0,92 kroner, for riksvegprosjekter 1,44 kroner og for fylkesvegprosjekter 3,10 kroner. For riksveg- og fylkesvegprosjekter samlet var dette 1,65 kroner. Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og er også de prosjektene som har lavest årstdøgntrafikk. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årstdøgntrafikk, og det er også her driftskostnadene per passering er lavest.

Figur 7 viser sammenhengen mellom driftskostnad per passering, eksklusiv avskrivninger, og ÅDT. 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. Dette gjelder for alle årene i perioden 2014–2016. For alle tre årene har alle prosjekter med ÅDT over 10 000, men unntak av et par prosjekter, en driftskostnad per passering på under 2 kroner. For prosjekter med lavere ÅDT enn dette varierer driftskostnad per passering i større grad. I 2014 var det prosjekter som hadde over 14 kroner per passering, mens i 2015 var det ingen som hadde en kostnad over 12 kroner per passering, og i 2016 var det ingen prosjekter med kostnad over 10 kr per passering.



Figur 7 – Sammenheng mellom driftskostnad per passering (eksklusiv avskrivninger) og ÅDT for bompengeprosjekter som var i drift hele året, for årene 2014, 2015 og 2016, oppgitt i 2016-kroner. (Kilder: Regnskap og oppfølgingskjema fra bompengeselskapene for perioden 2014–2016).

Kostnader for leie av sentralsystemet, CS Norge, utgjør i dag en stor andel av driftskostnadene for bompengeselskapene. I 2016 var totalkostnadene for CS Norge på 91 millioner kroner, som utgjorde om lag 17 prosent av innkrevingskostnadene. I 2015 var kostnadene på 94 millioner kroner som utgjorde om lag 19 prosent av innkrevingskostnadene. Fordelingen av kostnadene for CS Norge ble i 2015 og 2016 gjort ved å bruke antall passeringer som fordelingsnøkkel. Tidligere<sup>14</sup> ble kostnadene per bompengeprojekt beregnet ut fra fem kategorier basert på ÅDT. For enkelte bompengeprojekter, spesielt de med veldig lav ÅDT, gjorde en slik løsning at CS Norge-kostnader utgjorde en større andel av driftskostnadene enn hos prosjekter med høyere ÅDT som befant seg i samme kategori. For enkelte prosjekter vil derfor endringen av kostnadsfordeling ha et utslag på driftskostnadene. Tabell 13 viser ÅDT-kategorier og kostnad per passering for prosjekter med AutoPASS for 2014, 2015 og 2016. Man ser her at andelen prosjekter som har en driftskostnad på under 2 kroner per passering har økt hvert

<sup>14</sup> Frem til 1. november 2014

år i denne tidsperioden, samtidig som andelen som har en kostnad over 4 kroner er redusert. I 2016 hadde 81 prosent av prosjektene under 4 kroner per passering, mens dette var henholdsvis 75 og 66 prosent i 2015 og 2014. Driftskostnadene for 2014 og 2015 er omregnet til 2016-kroner ved denne sammenligningen.

		Årsdøgntrafikk					Sum	Andel
		0 - 2000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000		
<b>2014 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter</b>	< 2 kr	0	0	2	6	7	15	37 %
	2 – 4 kr	1	7	3	1	0	12	29 %
	4 – 10 kr	5	3	2	0	0	10	24 %
	≥ 10 kr	4	0	0	0	0	4	10 %
<b>2015 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter</b>	< 2 kr	0	1	2	4	10	17	39 %
	2 – 4 kr	1	8	5	2	0	16	36 %
	4 – 10 kr	8	2	0	0	0	10	23 %
	≥ 10 kr	1	0	0	0	0	1	2 %
<b>2016 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter</b>	< 2 kr	0	2	4	4	10	20	45 %
	2 – 4 kr	3	7	4	2	0	16	36 %
	4 – 10 kr	6	1	0	1	0	8	18 %
	≥ 10 kr	0	0	0	0	0	0	0 %

Tabell 13 – Oversikt over hvordan prosjektenes driftskostnad per passering fordeler seg i ulike ÅDT-kategorier. Driftskostnad per passering er eksklusive avskrivninger og oppgitt i 2016-kroner. Kun prosjekter med automatiske bompengeanlegg med innkreving hele året er inkludert. (Kilder: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for perioden 2014–2016).

### 2.3.2 Driftskostnader som andel av bompengeinntekter

Tabell 14 viser en oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene i perioden 2002 – 2016, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av bompengeinntekter var i 2016 på 8,53 prosent. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprojektene som hadde innkreving hele året, var denne andelen 8,35 prosent.

År	Antall selskaper	Bompengeinntekter (1000 kr)	Driftskostnader (1000 kr)	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter (prosent) (inkludert avskrivning på innkrevingsutstyret)
2002	41	3 192 419	419 788	13,1
2003	47	3 364 916	424 580	12,6
2004	47	3 786 532	450 937	11,9
2005	48	4 208 432	474 905	11,3
2006	49	4 043 762	493 822	12,2
2007	46	4 044 918	488 744	12,1
2008	44	4 741 361	567 498	12,0
2009	48	5 584 484	722 396	12,9
2010	51	6 253 077	799 965	12,8
2011	46	6 564 652	818 017	12,5
2012	49	7 339 325	798 310	10,9
2013	50	8 032 379	852 409	10,6
2014	52	8 471 745	765 578	9,0
2015	50	9 327 743	918 984	9,9
2016	53	9 819 536	837 778	8,5

Tabell 14 – Oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene, inkludert avskrivninger, i perioden 2002–2016. Tallene er oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) og oppfølgingsskjema og regnskap for bompengeselskapene i perioden 2012–2016).

Ved å se på driftskostnadene uten avskrivninger er driftskostnadene som andel av bompengeinntektene 7,63 prosent, mens andelen er 7,47 prosent for prosjekter med innkreving hele året. I 2015 var dette på henholdsvis 8,16 og 8,13 prosent, og det har da vært en betydelig reduksjon sammenlignet med både 2015 og 2014. Disse to årene var på omtrent samme nivå.

Hvis man ser på utvikling av dette nøkkeltallet for de enkelte prosjektene, finner man at det har vært en nedgang for 23 av prosjektene fra 2015 til 2016, mens 25 prosjekter har hatt en økning. De resterende prosjektene har ikke sammenlignbare tall for disse to årene. 10 prosjekter hadde takstendringer i perioden juli 2015 til juli 2016 som kan ha hatt innvirkning på bompengeinntektene. 41 av prosjektene som var i drift i både 2015 og 2016 hadde høyere passeringsinntekt i 2016 enn i 2015, og 14 prosjekter hadde en reduksjon i passeringsinntektene. De som hadde en reduksjon inkluderer tre prosjekter som avsluttet sin innkreving i 2016.

De totale driftskostnadene er redusert sammenlignet med 2015, men hvis man ekskluderer avskrivningene ser man at denne reduksjonen er liten. Ettersom antall passeringer og inntekter har økt, får man lavere totalresultater for både driftskostnad per passering og driftskostnad som andel av bompengeinntektene sammenlignet med 2015. Økningen i driftskostnadene i 2015 skyldtes hovedsakelig kostnader tilknyttet AutoPASS Grindgut-prosjektet. Tabell 12 viser at 2016 hadde de laveste driftskostnadene per passering i perioden 2002–2016.

### 2.3.3 Styrehonorarer

Styrehonorarene i bompengeselskapene i 2016 var totalt på 5,63 millioner kroner, som utgjorde 0,67 prosent av de totale driftskostnadene. Dette er reduksjon på 0,36 millioner

kroner sammenlignet med 2015, mens andelen av de totale driftskostnadene er noe høyere. Gjennomsnittlig antall styremedlemmer er 4,2 (inkludert styreleder). Antall styremedlemmer varierer mellom en og åtte personer i de ulike bompengeselskapene.

## 2.4 Låne- og innskuddsforvaltning

### 2.4.1 Lånegjeld og finanskostnader

Ved utgangen av 2016 var det 50 bompengeselskap som hadde lån og dette var fordelt på 56 bompengeprojekter. Totalsum for låneporteføljen var 51,9 milliarder kroner, som er en økning på 3,5 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 15 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002 – 2016, og Figur 9 som viser blant annet denne utviklingen.

I perioden 2002 – 2016 har den gjennomsnittlige økningen per år vært på om lag 3 milliarder kroner. Hvis man ser på perioden 2008 – 2016, som samsvarer med en periode med stor inntektsøkning per år, er gjennomsnittlig økning per år om lag 5 milliarder kroner.

År	Antall selskap	Lånegjeld per 31.12 (1000 kr, løpende)
2002	37	9 806 321
2003	44	10 972 673
2004	44	10 753 694
2005	41	11 428 003
2006	42	11 982 258
2007	40	12 014 971
2008	40	12 367 780
2009	47	16 874 586
2010	46	19 353 163
2011	39	22 175 302
2012	50	28 160 465
2013	46	35 544 839
2014	46	43 058 837
2015	52	48 434 525
2016	50	51 948 048

Tabell 15 – Utvikling i lånegjeld, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) for 2002–2011, oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012–2016*).

Totale finanskostnader i 2016 utgjorde 1 298 millioner kroner, mens finansinntektene var på 105 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1 193 millioner kroner, som er en reduksjon på 13 millioner kroner sammenlignet med 2015. Se Tabell 16 for en oversikt over utviklingen av finanskostnader og -inntekter i perioden 2002 – 2016.

År	Antall selskap	Finanskostnader	Antall selskap	Finansinntekter	Netto finanskostnader
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

Tabell 16 – Utvikling i finanskostnader og -inntekter, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) for 2002–2011, regnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2012–2016).

## 2.4.2 Rentevilkår

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapene per 31.12.2016 var 2,16 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de selskapene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 3,10 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene hos de ulike selskapene, er gjennomsnittlig lånerente 2,13 prosent, og 3,18 prosent<sup>15</sup> hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for lånevilkår er gitt i Tabell 17 og Tabell 18.

Vektet effektiv lånerente	Antall selskaper/prosjekter
< 2 %	40
2 – 3 %	9
3 – 4 %	1
4 – 5 %	4
≥ 5 %	2

Tabell 17 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2016).

Effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer)	Antall selskaper/prosjekter
< 2 %	20
2 – 3 %	6
3 – 4 %	13
4 – 5 %	11
≥ 5 %	5

Tabell 18 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2016).

<sup>15</sup> Dette avviker fra rente oppgitt ved foreløpig rapportering av tall for 2016. Årsaken til dette er at enkelte bompengeselskap med store lån ikke hadde rapportert denne renten ved det tidspunktet.

Utvikling på gjennomsnittlig rente i perioden 2013 – 2016 er oppgitt i Tabell 19. Man ser her at gjennomsnittlig rente har økt sammenlignet med 2015, mens gjennomsnittlig rente inkludert sikringer har hatt en liten reduksjon.

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 %

Tabell 19 – Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt per 31.12 for årene 2013 – 2016. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013 – 2016).

De ulike selskapene bruker en kombinasjon av interne ressurser og eksternt bistand for å ivareta finansforvaltningen. For enkelte av bompengeprojektene med høyest lånerente var det betingelser i de respektive stortingsproposisjonene som satt 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.

### 2.4.3 Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter

Bompengeselskapene hadde totalt 5,6 milliarder kroner i bankinnskudd per 31.12.2016, og gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 1,12 prosent. Dette er en økning på om lag 0,5 milliarder kroner sammenlignet med 2015, og summen av innskuddene er noe høyere enn den var i 2014. Ved utgangen av 2015 var gjennomsnittlig innskuddsrente 1,26 prosent. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente var 1,36 prosent, mens denne var 1,54 prosent ved utgangen av 2015. Tabell 20 viser en oversikt over antall bompengeselskap fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente.

Innskuddsrente	Antall selskaper/prosjekter
< 1 %	23
1 – 2 %	33
2 – 3 %	5
≥ 3 %	0

Tabell 20 – Oversikt over antall bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2016).

Se Tabell 21 for en oversikt over innskudd i perioden 2002 – 2016.

År	Antall selskap	Sum innskudd per 31.12 (1000 kr)
2002	40	688 635
2003	47	1 319 312
2004	48	1 492 451
2005	47	1 405 827
2006	50	1 891 558
2007	49	2 208 547
2008	51	2 299 684
2009	54	1 624 865
2010	57	2 398 153
2011	44	3 311 965
2012	52	3 721 703
2013	54	5 285 766
2014	49	5 494 892
2015	53	5 066 621
2016	58	5 613 370

Tabell 21 – Utvikling i innskudd, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013)* for 2002–2010, oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2011–2016).

## 2.5 Status på innkrevningstid

I 2016 ble bompengeinnkrevningen avsluttet for fv 551 Folgefonntunnelen, rv 23 Oslofjordtunnelen, Tønsbergpakken og fv 545 over Stord og Fitjar. En kort beskrivelse av innkrevingsperioden for disse prosjektene:

- Fv 551 Folgefonntunnelen: Bompengeinnkrevningen startet 15.06.2001 og varte i eksakt 15 år, med en innkrevingsperiode som forutsatt i st.prp. nr. 70 (1991–92).
- Rv 23 Oslofjordtunnelen: Bompengeinnkrevningen startet i 2000, og hadde en forventet innkrevingsperiode på 15 år, jf. St.prp. nr. 87 (1995–1996). I løpet av sommeren 2013 var gjelden nedbetalt, om lag to år før forutsatt tidspunkt. Bompengeinnkrevningen ble forlenget med ytterligere tre år i påvente av at andre byggetrinn skulle legges fram for Stortinget, jf. Prop. 170 S (2012–2013). Innkrevningen ble avsluttet 31.08.2016.
- Tønsbergpakken: Bompengeinnkrevningen startet 02.02.2004 og ble avsluttet 20.11.2016, som var mer enn to år før den anslåtte innkrevningstiden på 15 år, jf. St.prp. nr. 38 (2002–2003). Bomringen i Tønsberg var det første bompenganlegget, sammen med bomringen i Bergen, som innførte automatisk bompengeinnkreving.
- Fv 545 over Stord og Fitjar: Bompengeinnkreving for E39 Jektevik – Sandvikvåg over Stord startet i 2002 på ferjesambandet Halhjem – Sandvikvåg, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002). Innkrevningen ble utvidet for perioden 2008–2012 (jf. St. prp. nr. 1 (2008–2009), og ble ytterligere forlenget for å finansiere fv 545 på vestsiden av Stord (jf. St.prp. nr. 149 S (2011–2012) og Prop. 32 S (2014–2015)). Bompengeinnkrevningen ble avsluttet 31.12.2016.

Tabell 23 viser nedbetalingstidspunkt som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet nedbetalingstidspunkt i henhold til prosjektenes status i 2017.

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. En kort status for disse bompengeprojektene:

- Fv 71 Sykkylvsbrua: I 2014 godkjente Vegdirektoratet søknad om forlengelse av innkrevingsperioden fra 15 til 17 år, og i 2017 ble en ytterligere forlengelse på ett år godkjent. Prosjektet vil avslutte bompengennekningen 31. januar 2018.
- Fv 34 Grime – Vesleelva: Det er stor usikkerhet rundt nedbetalingstid for dette prosjektet. Trafikken og inntektene er lavere enn forutsatt, og det er i tillegg økte kostnader i prosjektet. Beregninger gjort i 2017 viser at prosjektet blir nedbetalt i 2028 som forutsatt, men det er usikkerhet knyttet til dette.
- Bømlopakken: Trafikken er høyere enn prognosen, men gjennomsnittlig inntekt per passering er lavere enn forventet, til tross for takstøkning i mai 2016. Konsekvensen for Bømlopakken hvis den negative inntektsutviklingen fortsetter er at man ikke kan gjennomføre alle prosjekter som ligger i pakken.
- Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua: Trafikken har vært lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen siden oppstart av etterskuddsinnkrevningen, men den har hatt en årlig økning. Det kan bli nødvendig å søke om forlenging av bompengeperioden hvis inntektsgrunnlaget ikke bedrer seg i nærmeste fremtid.

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser fra 2017, avslutte bompengennekningen i henhold til vedtatte avslutningstidspunkt eller tidligere.

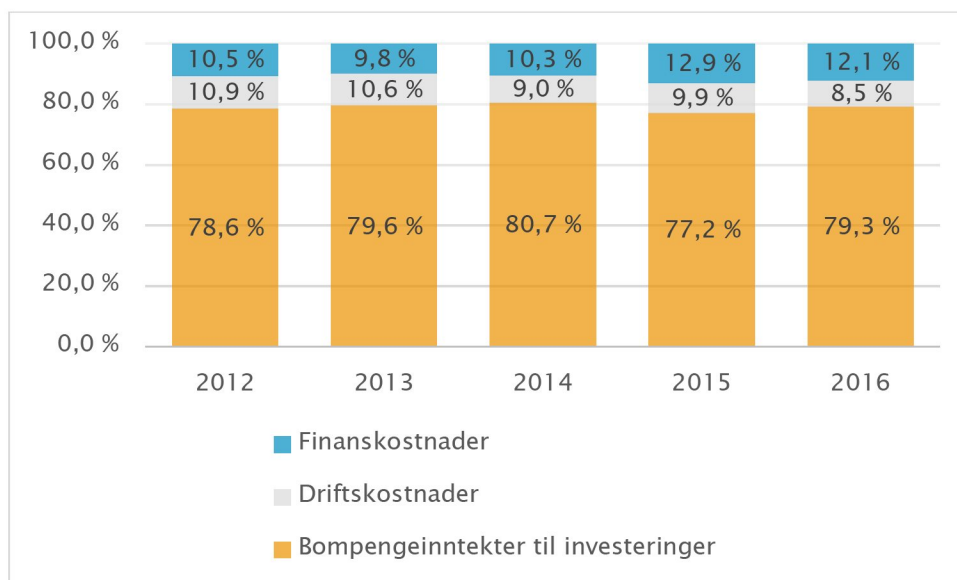
## 2.6 Lokal drivstoffavgift

Det eneste prosjektet med innkreving av lokal drivstoffavgift er Tromsøpakke 3. I 2016 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til formålet for prosjektet 30,0 millioner kroner.



### 3 Vurdering av resultatene

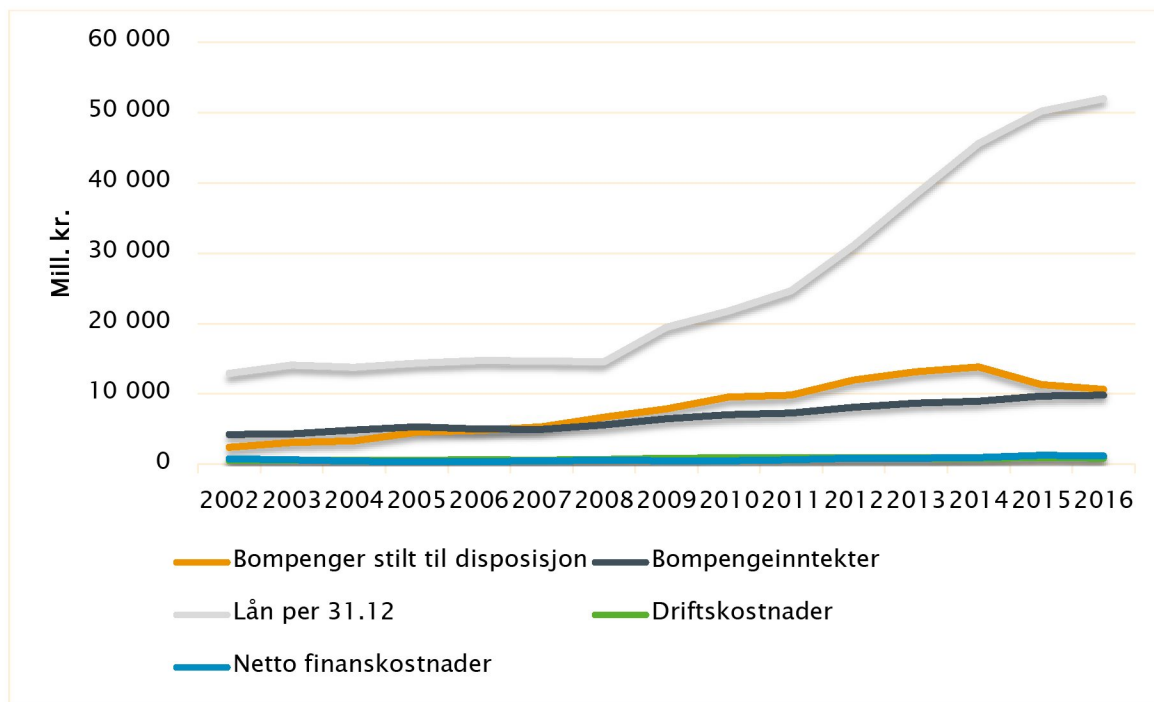
I 2016 gikk 8,5 prosent av bompengeneinntektene til driftskostnader og 12,1 prosent til finanskostnader<sup>16</sup>. Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving i 2016. Enkelte bompengeselskap som enda ikke hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og -inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium. De resterende 79,3 prosent gikk til investeringer. Se Figur 8 for en sammenligning med tilsvarende fordeling i perioden 2012–2015.



Figur 8 – Oversikt over andel av bompengeneinntektene som gikk til driftskostnader, finanskostnader og bompengeformål i perioden 2012 – 2016. (Kilder: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012 – 2016).

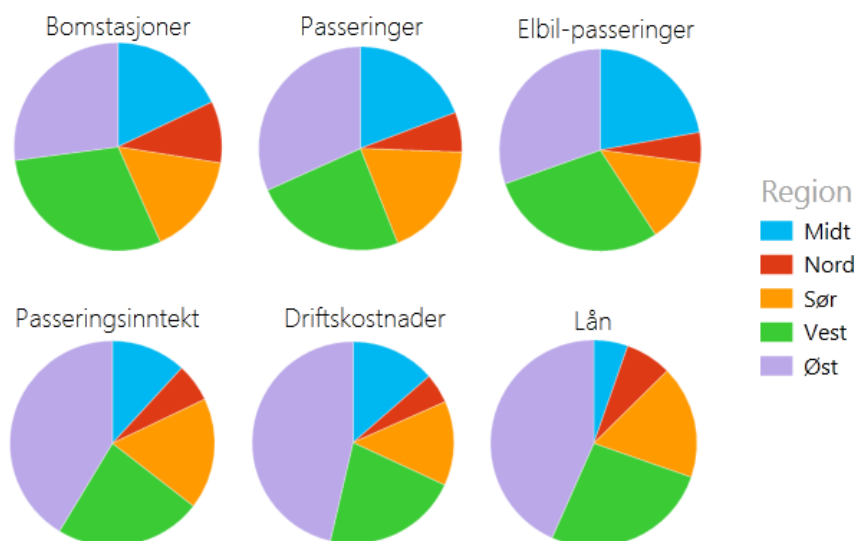
Siden 2008 har det vært en årlig økning i bompengeneinntekter og bompengeselskapenes samlede lån, og denne trenden fortsetter også i 2016. Finanskostnadene har derimot en liten reduksjon i 2016. Driftskostnadene har variert noe fra år til år de siste ti årene, og er lavere i 2016 enn de var i 2015. Figur 9 viser utviklingen av summen av bompengeselskapenes låneportefølje, bompenger stilt til disposisjon for riksveg og fylkesveg, bompengeneinntekter, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002 – 2016. Siden 2007 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompengeneinntektene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengeneinnkrevingen. Det har vært en reduksjon i disse midlene i 2015 og 2016, mens prognosene viser at dette vil øke i 2017 og 2018 sammenlignet med 2016, jf. Prop. 1 S (2017–2018). Samtidig viser prognosene for bompengeneinntekter at disse vil også øke i disse to årene.

<sup>16</sup> Netto finanskostnader.



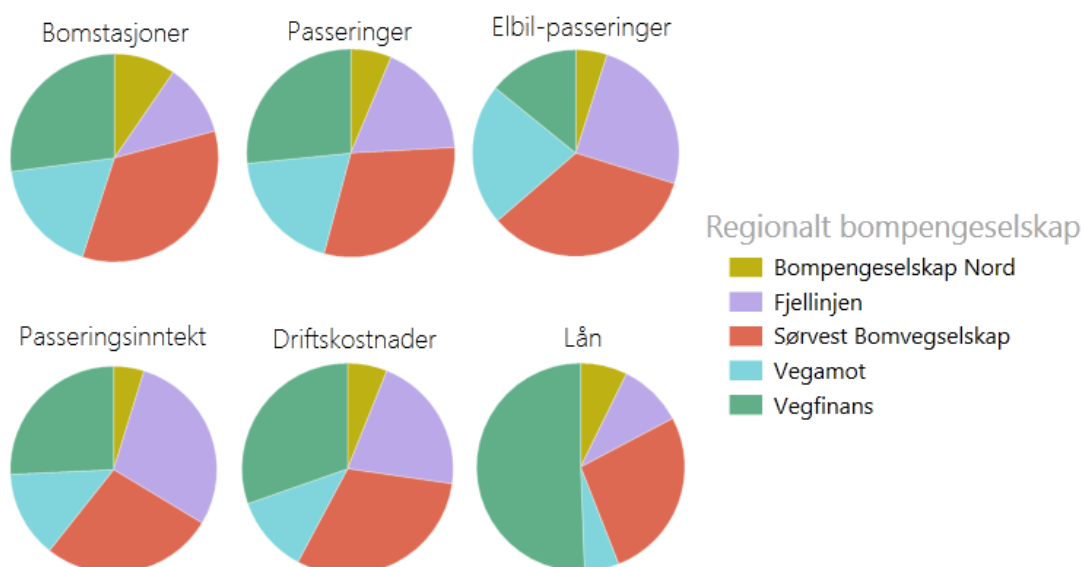
Figur 9 – Utvikling i summen av bompengeselskapenes låneportefølje, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), bompengeinntekter, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002 – 2016, oppgitt i millioner 2016-kr. (Kilder: Prop. 1 S (2016–2017), Prop. 1 S (2017–2018), regnskap og oppfølgingsskjema fra bompengeselskapene).

Figur 10 viser hvordan antall bomstasjoner, antall passeringer, antall passeringer med elbil, passeringsinntekter, driftskostnader og lån er fordelt mellom de ulike regionene. Region øst hadde den største andelen for alle disse med unntak av antall bomstasjoner, som det er flest av i region vest. Kun en liten andel av den totale låneporteføljen for bompengeselskapene er i regionene midt og nord, mens over 40 prosent er i region øst. Årsaken til dette er at i region øst er det flere store vegprosjekter med etterskuddsinnkreving, i tillegg til store lån tilknyttet Oslopakke 3. I region midt og nord er det færre prosjekter med store låneopptak, i tillegg til at det er flere pakker med parallellinnkreving som ikke har lån eller kun har små lån. Det er flest passeringer i region øst og vest, etterfulgt av region midt, som samsvarer med de regionene vi finner de største bypakken.



Figur 10 – Fordeling av antall bomstasjoner, passeringer, passeringer med elbil, passeringsinntekter, driftskostnader og lån mellom de ulike regionene. (Kilde: Regnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene i 2016).

Hvis man sammenligner tilsvarende fordeling for de nye regionale bompengeselskapene som er etablert i forbindelse med bompengereformen, får man noen justeringer på regionsgrensene. Figur 11 viser hvordan fordelingen er mellom disse selskapene. Her er det forutsatt at alle eksisterende bompengeselskap blir en del av de regionale selskapene, og hvis ikke det er tilfelle, innebærer det en justering av fordelingene. Ved en slik sammenligning for 2016-tall, vil flest antall passeringer være i Sørvest Bomvegselskap, mens høyest passeringsinntekter vil være i Fjellinjen, og halvparten av låneporteføljen for alle bompengeselskapene vil være i Vegfinans.



Figur 11 – Fordeling av antall bomstasjoner, passeringer, passeringer med elbil, passeringsinntekter, driftskostnader og lån mellom de nye regionale bompengeselskapene. (Kilde: Regnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene i 2016).

## 4 Vedlegg

### 4.1 Vedlegg 1 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 22 – Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser per 31.12.2016 for alle bompengeselskapene. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2016).

Bompengeselskap	Sum låneportefølje per 31.12.2016 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2016	Sikringsgrad per 31.12.2016	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2016
Askøy Bompengeselskap AS	100,0	1,93 %	0 %	1,93 %
Atlanterhavstunnelen AS	351,8	1,07 %	92 %	4,08 %
Aust-Agder Vegfinans AS	124,4	1,95 %	0 %	1,95 %
Austevoll Bruselskap AS	110,5	2,15 %	100 %	4,62 %
Bergen Bompengeselskap AS	5 270,0	1,76 %	0 %	1,76 %
Bergen-Os Bompengeselskap AS	993,0	1,82 %	0 %	1,82 %
Bomvegsselskapet E39 Øysand - Thamshamn AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bømlo Vegselskap AS	600,0	1,69 %	22 %	4,05 %
Eksportvegen AS	710,0	1,83 %	65 %	4,00 %
Fastlandssamband Halsnøy AS	151,3	2,02 %	19 %	5,14 %
Finnfast AS	411,4	1,99 %	85 %	4,61 %
Fjellinjen AS	5 200,0	2,55 %	84 %	3,89 %
Folgefomntunnelen AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fosenvegene AS Ei tim 'te 'by 'n <sup>17</sup>	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Førdepakken Bomselskap AS	43,2	1,75 %	0 %	1,75 %
Gjesdal Bompengeselskap AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Hardangerbrua AS	1 500,0	1,69 %	58 %	3,47 %
Haugaland Bompengeselskap AS	182,8	1,94 %	89 %	5,22 %
Haugalandspakken AS	210,0	1,94 %	0 %	1,94 %
Helgeland Veiutvikling AS	719,4	1,56 %	78 %	4,63 %
Hordaland fylkeskommune (Fv 545 over Stord og Fitjar)	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Hordaland fylkeskommune (Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes)	22,0	1,81 %	0 %	1,81 %
Hordaland fylkeskommune (E134 Stordalstunnelen)	175,0	1,62 %	0 %	1,62 %
Horten Bompengeselskap Rv 19 AS	147,1	1,96 %	0 %	1,96 %
Hålogalandsbrua AS	940,0	3,97 %	80 %	4,34 %
Jondalstunnelen AS	87,8	1,74 %	85 %	3,57 %
Kvam Bompengeselskap AS	300,0	1,86 %	0 %	1,86 %
Lister Bompengeselskap AS	110,0	1,67 %	0 %	1,67 %
Namdal Bomvegsselskap AS	56,0	1,22 %	100 %	1,22 %
Nord-Jæren Bompengeselskap AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordland Bompengeselskap AS	480,0	2,06 %	100 %	2,30 %
Nordøyvegen AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nye Kristiansand Bompengeselskap AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %

<sup>17</sup> Låneopptak foretas gjennom Sør-Trøndelag fylkeskommune sine låneavtaler. Totalt lån for Fosenpakken per 31.12.2016 var 351,9 millioner kroner, med en rente i 2016 på 1,84 %.

<b>Bompengeselskap</b>	<b>Sum låneportefølje per 31.12.2016 (mill. kr)</b>	<b>Vektet effektiv lånerente per 31.12.2016</b>	<b>Sikringsgrad per 31.12.2016</b>	<b>Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2016</b>
Rogfast AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Ryaforbindelsen AS	136,7	1,80 %	100 %	6,10 %
Ryfast AS	2 910,0	1,69 %	79 %	3,47 %
Svinesundsforbindelsen AS	534,9	4,94 %	100 %	4,94 %
Sykkylvsbrua AS	2,6	1,49 %	0 %	1,49 %
Troms Bompengeselskap AS	245,0	1,43 %	100 %	1,43 %
Tønsberg Hovedvegfinans AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegamot AS (Miljøpakke Trondheim)	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegamot AS (E6 Trondheim - Stjørdal)	1 610,0	4,82 %	84 %	4,82 %
Vegamot AS (Fv 714 Stokkhaugen - Sunde)	50,0	1,47 %	0 %	1,47 %
Vegfinans Bypakke Grenland AS	211,5	1,68 %	0 %	1,68 %
Vegfinans Bypakke Nedre Glomma AS (Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse) <sup>18</sup>	574,6	4,07 %	45 %	3,16 %
Vegfinans Bypakke Nedre Glomma AS (Bypakke Nedre Glomma)	305,0	1,45 %	-	-
Vegfinans E134 Buskerud AS	813,0	1,52 %	43 %	1,67 %
Vegfinans E16 Kongsvingervegen AS	1 332,2	1,80 %	64 %	3,32 %
Vegfinans E16 Oppland AS	303,2	1,90 %	45 %	2,70 %
Vegfinans E18 Telemark AS	43,3	2,08 %	0 %	2,08 %
Vegfinans E18 Vestfold AS	6 755,6	1,93 %	67 %	3,40 %
Vegfinans E6 Gardermoen-Moelv AS	5 863,9	1,92 %	56 %	3,22 %
Vegfinans E6 Oppland AS	429,2	1,80 %	70 %	3,67 %
Vegfinans E6 Ringeby-Otta AS	3 570,4	2,04 %	45 %	3,03 %
Vegfinans Fv33 Oppland AS	215,0	1,75 %	47 %	2,69 %
Vegfinans Fv34 Oppland AS	105,7	1,65 %	57 %	2,87 %
Vegfinans Gausdalsvegen AS	140,7	2,03 %	82 %	4,83 %
Vegfinans Hallingporten AS	817,6	1,80 %	73 %	3,86 %
Vegfinans Osløfjordtunnelen AS	0,0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegfinans Rv23 Dagslett-Linnes AS	119,0	1,85 %	0 %	1,85 %
Vegfinans Rv36 Telemark AS	50,3	1,71 %	60 %	1,98 %
Vegfinans Rv4 Oppland AS	1 903,0	2,03 %	49 %	3,10 %
Vegfinans Østfold Bompengeselskap AS	2 050,0	1,88 %	0 %	1,88 %
Veipakke Salten AS (Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen)	96,5	5,50 %	100 %	5,50 %
Veipakke Salten AS (Rv 80 Røvika - Strømsnes)	203,5	5,08 %	100 %	5,08 %
Veipakke Salten AS (Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua))	150,0	4,58 %	100 %	4,58 %
Veipakke Salten AS (Bypakke Bodø)	800,0	2,10 %	88 %	2,10 %
Voss og omland Bompengeselskap AS	610,0	1,81 %	62 %	3,56 %

<sup>18</sup> Rente inkludert sikringer gjelder for lånene tilknyttet både fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse og Bypakke Nedre Glomma.

## 4.2 Vedlegg 2 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 23 – Alle bompengeprojekter vedtatt per september 2017, nedbetalingsår angitt i de respektive stortingsproposisjonene, i tillegg til bompengeselskapenes siste prognose for nedbetalingsår. (Kilde: Stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2016).

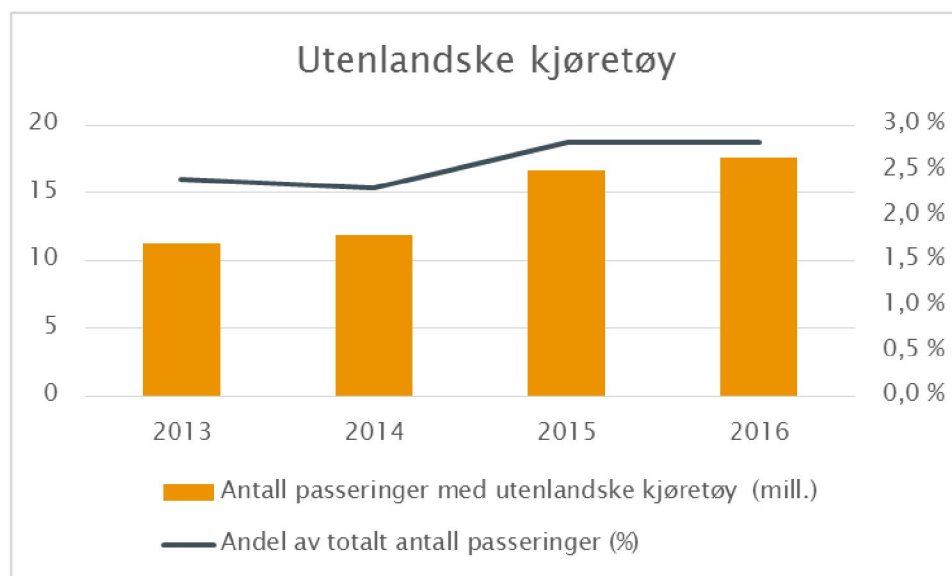
Bompengeprojekt	Nedbetalingsår i gjeldende bompengeproposisjon	Bompengeselskapets siste anslag på forventet nedbetalingsår
Askøypakken	2028	2028
Bergensprogrammet	2025	2025
Bypakke Bodø	2030	2030
Bypakke Grenland	2026	2026
Bypakke Nedre Glomma	2022	-
Bypakke Nord-Jæren	2033	-
Bømlopakken	2028	2028
E134 Damåsen - Saggrenda	2034	-
E134 Stordalstunnelen	2030	2029
E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen	2030	2026
E16 Bagn - Bjørge	2035	-
E16 Bjørum - Skaret	2038	-
E16 Fønhus - Bagn	2029	2028
E16 Kløfta - Nybakk	2022	2017
E16 Kongsvinger - Slomarka	2030	2030/2031
E18 Aust-Agderpakken	2019	2018
E18 Gulli - Langangen	2037	2037
E18 Rugtvedt - Dørdal	2035	-
E18 Tvedestrand - Arendal	2034	-
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	2044	-
E39 Rogfast	2045	-
E39 Svegatjørn - Rådal	2040	-
E39 Øysand - Thamshamn	2017	2017
E6 Den nye Svinesundsforbindelsen	2025	2021
E6 Gardermoen - Kolomoen	2024/2026/2029	2020/2024/2029
E6 Hålogalandsbrua	2032	2032
E6 Kolomoen - Moelv	2034	-
E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord), E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)	2032	2032
E6 Ringebu - Otta, strekningen Frya - Sjoa	2031	2031
E6 Trondheim - Stjørdal	2024	2024
E6 Vindåsliene - Korporalsbrua	2035	-
E6 Øyer - Tretten	2027	2025
E6/E18 Østfoldpakka	2031	2021
Fosenpakken	2026	2026
Fv 107 Jondalstunnelen	2027	2023
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2026	2026
Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen	2024	2022
Fv 17/fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm	2034	-
Fv 255 Jørstad - Segelstad bru	2024	2023

<b>Bompengeprosjekt</b>	<b>Nedbetalingsår i gjeldende bompengeproposisjon</b>	<b>Bompengeselskapets siste anslag på forventet nedbetalingsår</b>
Fv 33 Skreifjella - Totenvika	2031	2031
Fv 34 Grime - Vesleelva	2028	2028
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 47 T-forbindelsen	2028	2025
Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes	2025	2020
Fv 519 Finnfast	2029	2024
Fv 544 Halsnøysambandet	2023	2023
Fv 545 over Stord og Fitjar	2016	2016
Fv 546 Austevollsbrua	2021	2021
Fv 551 Folgefonntunnelen	2016	2016
Fv 64 Atlanterhavstunnelen	2027	2025
Fv 659 Nordøyvegen	2043	-
Fv 659 Nordøyvegen (forhåndsinnkrevning)	2017	2017
Fv 71 Sykkylvsbrua	2016	2018
Fv 714 Stokkhaugen - Sunde	2033	2033
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	2033	2033
Fv 858 Ryaforbindingen	2030	2027
Førdepakken	2028	2028
Haugalandspakken	2023	2023
Kvammapakken	2030	2029
Listerpakken	2021	2020
Miljøpakke Trondheim	2024	2024
Namdalsprosjektet	2022	2019
Nord-Jærenpakken	2018	2018
Oslopakke 3	2032	2032
Rv 13 Ryfast	2038	-
Rv 19 Kirkebakken - Re grense	2025	2019
Rv 23 Dagslett - Linnes	2036	-
Rv 23 Oslofjordforbindelsen	2016	2016
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet	2040/2041	-
Rv 36 Slåttekås - Årnes	2034	-
Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør	2032	2032
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	2029	2027
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	2028	2030
Rv 80 Løding - Vikan (Tverlandsbrua)	2020	2020
Rv 80 Røvika - Strømsnes	2026	2026
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	2020	2020
Tønsbergpakken	2019	2016
Vegpakke Harstad	2031	2031
Vossapakke	2025	2023



## 4.3 Vedlegg 3 – Utenlandske kjøretøy og bombrikker

### 4.3.1 Passeringer med utenlandske kjøretøy



Figur 12 – Antall passeringer med utenlandske kjøretøy og andel av totalt antall passeringer.

### 4.3.2 Utenlandske brikker

Utsteder	Antall passeringer (mill.)	Andel av alle brikkepasseringer
AutoPASS brukt i selskapets bompengeanlegg	402	75,0 %
AutoPASS brukt utenfor selskapets bompengeanlegg (fremmedpassering)	132	24,6 %
Utenlandsk utsteder (EasyGO)	2	0,4 %
Sum brikkepasseringer i 2016	536	100,0 %

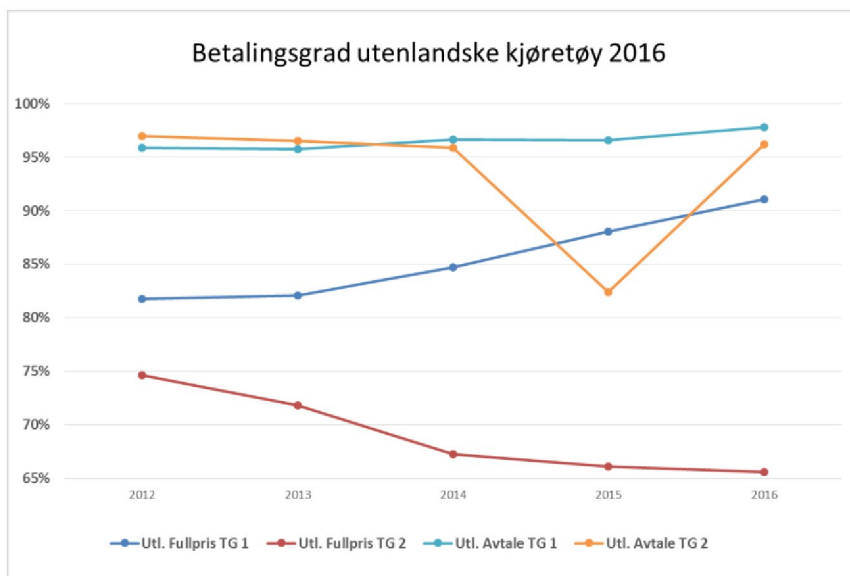
Tabell 24 – Avtalepasseringer i 2016 fordelt på norske og utenlandske brikkeutstedere.

### 4.3.3 Utenlandsk betaling av faktura for passeringer

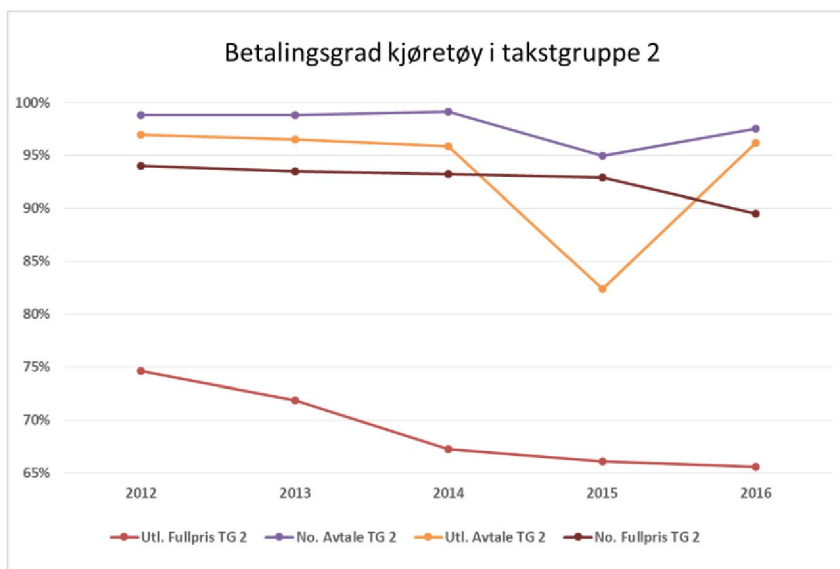
	2012		2013		2014		2015		2016	
	MNOK	% Bet	MNOK	%	MNOK	%	MNOK	%	MNOK	%
TG 2, norsk, med brikkeavtale	362	99 %	523	99 %	667	99 %	923	95 %	1 051	98 %
TG 2, utenl., med brikkeavtale	59	97 %	94	97 %	113	96 %	303	82 %	386	96 %
TG 2, norsk, uten brikkeavtale	60	94 %	71	94 %	83	93 %	53	93 %	48	90 %
TG 2, utenl., uten brikkeavtale	18	75 %	20	72 %	21	67 %	6	66 %	5	66 %
SUM takstgruppe 2 (TG 2)	499	97 %	707	97 %	884	97 %	1 285	92 %	1 490	97 %
TG 1, norsk, med brikkeavtale	4 317	99 %	5 209	99 %	5 504	99 %	5 718	99 %	5 893	99 %
TG 1, utenl., med brikkeavtale	99	96 %	121	96 %	110	97 %	93	97 %	72	98 %
TG 1, norsk, uten brikkeavtale	894	94 %	1 023	93 %	1 182	93 %	1 404	93 %	1 554	92 %
TG 1, utenl., uten brikkeavtale	82	82 %	100	82 %	115	85 %	126	88 %	163	91 %
SUM takstgruppe 1 (TG 1)	5 391	98 %	6 455	98 %	6 910	98 %	7 341	98 %	7 682	98 %
SUM alle biler (TG 1 + TG 2)	5 890	98 %	7 162	98 %	7 794	98 %	8 625	97 %	9 173	98 %

Tabell 25 – Beløp fakturert i perioden 2012–2016 og betalingsgrad, spesifisert for takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2).

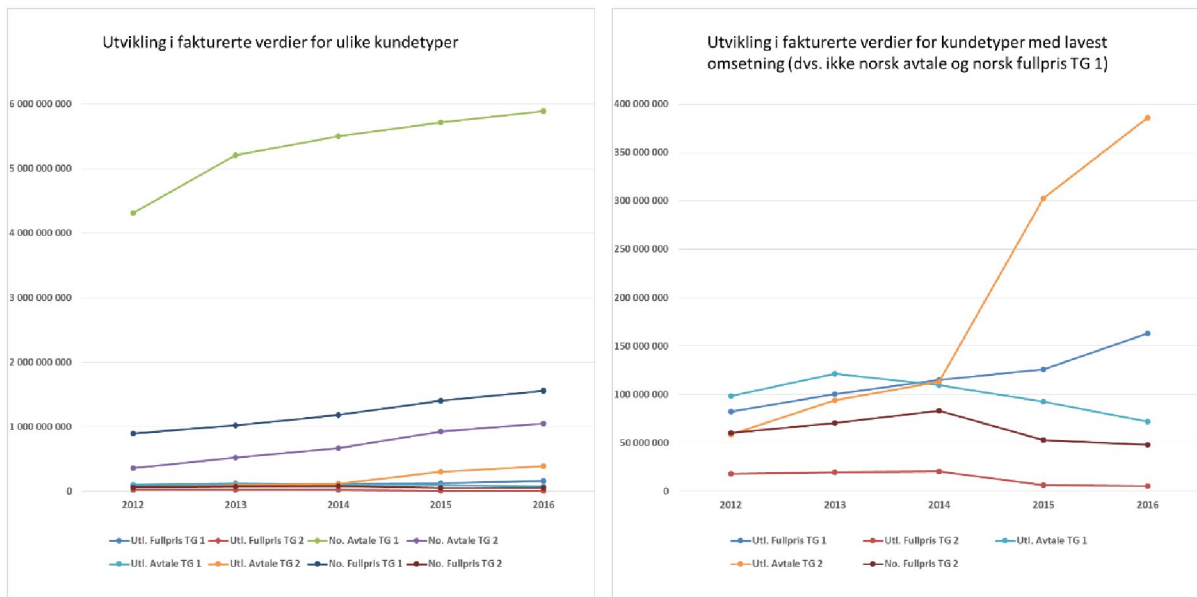




Figur 13 – Betalingsgrad for utenlandske kjøretøy i takstgruppe 1 (TG 1) og takstgruppe 2 (TG 2) i perioden 2012–2016.



Figur 14 – Betalingsgrad for norske og utenlandske kjøretøy i takstgruppe 2 i perioden 2012–2016.



Figur 15 – 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).