



Bompengeinnkreving i 2024



Foto: Knut Opelde, Statens vegvesen

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Rammebetingelser og beskrivelse av endringer	3
1.1.1	Begrepsforklaringer	3
1.1.2	Bompenge reformen	4
1.1.3	Takst- og rabattsystemet.....	5
1.1.4	Avvikling av innkreving av tilleggsavgift	7
1.1.5	Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprosjekt	7
1.1.6	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	8
1.1.7	Garantier	8
2	Bompengeinnkrevingen i 2024 – resultater og analyser.....	9
2.1	Bompengeprosjekter og bomstasjoner.....	9
2.1.1	Bompengeprosjekter vedtatt av Stortinget.....	9
2.1.2	Antall bompengeprosjekter	10
2.1.3	Antall bomstasjoner	12
2.2	Trafikk.....	13
2.2.1	Antall passeringer	13
2.2.2	Passeringer med brukeravtale.....	17
2.2.3	Passeringer som ikke belastes bompenge	19
2.2.4	Nullutslippskjøretøy	20
2.2.5	Betalingsgrad og utenlandsregistrerte kjøretøy	22
2.3	Bompengeinntekter	24
2.4	Driftskostnader.....	30
2.4.1	Driftskostnader pr. passering	34
2.4.2	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter.....	37
2.5	Lån- og innskuddsforvaltning.....	39
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader og -inntekter	39
2.5.2	Rentevilkår.....	41
2.5.3	Innskudd og innskuddsvilkår.....	43
2.6	Status på innkrevingstid	44
2.6.1	Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien	46
2.7	Måletallsindikatorer	47
2.7.1	Rapportering av måletallsindikatorer for 2024	47
2.7.2	Oppsummering av hovedfunnene for 2024	53
3	Bruk av rekvirerte bompengemidler	54

4	Oppsummering av resultatene	55
5	Vedlegg	58
5.1	Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner	58
5.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter	60
5.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld	61
5.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprosjektene	63
5.5	Vedlegg 5 – Garantioversikt	66
5.6	Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy	68
5.7	Vedlegg 7 – Gjennomsnittstakst	70

Beskrivelse av bilde på forsiden: Fotgjengere og syklister på Verftsbrua i Trondheim, eller Blomsterbrua som den kalles på folkemunne, et prosjekt i Miljøpakke Trondheim. Bru for gående og syklende mellom Solsiden og Brattøra.

1 Innledning

Denne rapporten beskriver resultatene fra bompengeselskapenes drift i 2024. 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 innkrevingsstid for prosjekter som har startet innkreving og forventet nedbetalingstidspunkt for alle prosjekter. Passeringer som ikke belastes bompenger og nullutslippskjøretøy er omtalt spesielt. Det er også gitt en sammenligning av de regionale bompengeselskapene for enkelte av de rapporterte tallene, og en oversikt over måletallsindikatorer for bompengeselskapene er inkludert.

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

1.1 Rammebetingelser og beskrivelse av endringer

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

1.1.1 Begrepsforklaringer

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

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

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

(Bompeng)pakke: Et bompengeprojekt som finansierer en «pakke» av flere utbyggingsprosjekter og tiltak.

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

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

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

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

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

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

Nullutslippskjøretøy: Elbiler og hydrogenbiler.

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

Passeringstak: En ordning med maksimalt antall passeringer pr. kjøretøy som det skal betales for pr. kalendermåned. Betingelser gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder.

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

1.1.2 Bompengereformen

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

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

- Bompengeselskap Nord AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 10. oktober 2018. Omfatter bompengeprojekter i Nordland, Troms og Finnmark, og eies av disse fylkeskommunene.
- Ferde AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 24. november 2017. Omfatter bompengeprojekter i Agder, Rogaland og Vestland, og eies av disse fylkeskommunene.
- Fjellinjen AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 15. august 2017. Omfatter Oslopakke 3, og eies av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.
- Vegamot AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 18. august 2017. Omfatter bompengeprojekter i Trøndelag og Møre og Romsdal, og eies av disse fylkeskommunene.
- Vegfinans AS: Bompengeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 17. november 2017. Omfatter bompengeprojekter i Akershus (med unntak av prosjekter

som er en del av Oslopakke 3), Innlandet, Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark, og eies av disse fylkeskommunene.

Bompengeselskapene hovedoppgaver er:

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

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

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

Som en del av bompengereformen fikk de regionale bompengeselskapene overført flere oppgaver som Statens vegvesen tidligere hadde ansvaret for. Dette kommer i tillegg til de oppgavene de gamle bompengeselskapene hadde.

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

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

Disse oppgavene, med flere, ble gradvis overført til selskapene i en overgangsperiode. Idriftsettelse av ny systemløsning ble gjort i mai 2021, og i løpet av perioden desember 2020 til januar 2022 ble utskillelse av utsteder³ for alle de regionale selskapene gjennomført. Ved utskillelse av utstederfunksjonen til egne utstederselskap, ble de integrerte utstederne i bompengeselskapene avviklet, og oppgavene til disse ble da overført fra bompengeselskapene til utstederselskapene.

1.1.3 Takst- og rabattsystemet

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

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

enkelte bypakker, innføring av betaling for nullutslippskjøretøy og bortfall av enkelte fritaksordninger.

1.1.3.1 Innføring av nye takstgrupper

I 2016 ble de tidligere takstklassene for lette (til og med 3500 kg) og tunge (fra og med 3501 kg) kjøretøy erstattet med takstgruppe 1 og takstgruppe 2, i henhold til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøygruppe M1⁴, forutsatt at disse har gyldig brukeravtale og brikke. Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøygruppe M1 som faller inn under takstgruppe 1. Denne endringen gjaldt fra og med 4. april 2016. Dette betyr at resultater for 2016 og senere tilknyttet fordeling mellom takstgruppe 1 og 2 ikke vil være helt sammenlignbare med fordeling mellom lette og tunge kjøretøy for tidligere år. I rapporten er benevnningene takstgruppe 1 og takstgruppe 2 også brukt for årene før 2016.

1.1.3.2 Ny takst- og rabattstruktur for bompengeprosjekter

En ny takst- og rabattstruktur for 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 bompengeinnkreving, ved standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. Dette innebærer at den generelle rabattsatsen for passeringer med gyldig brukeravtale og brikke er 20 prosent for kjøretøy i takstgruppe 1, og ingen brikkerabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Ordningen med innbetaling av forskudd for å oppnå høyere rabatter ble avvirket, og det samme ble ordningen med tilleggsavtaler for å oppnå lokal rabatt.

1.1.3.3 Innføring av miljødifferensierte takster

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

Takstgruppe 1

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

Takstgruppe 2

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

Miljødifferensierte takster etter takstklasser gjelder uavhengig av om kjøretøyet har gyldig brukeravtale og brikke.

For nullutslippskjøretøy er det åpnet for at lokale myndigheter kan differensiere takstklassen nullutslipp i underklasser. Bruk av takstklasser og eventuelle underklasser tilpasses det enkelte

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

bompengeprojektet. I både byområder og i strekningsvise prosjekter kan det gis fritak eller reduserte takster for elektrisk drevet varebiler (N1) i takstgruppe 1, og fritak eller reduserte takster for gasskjøretøy (GA) i takstgruppe 2.

1.1.3.4 Innføring av betaling for nullutslippskjøretøy

I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 87 S (2017-2018) og Innst. 380 S (2017-2018), ble tidligere fritak for elbiler og hydrogenkjøretøy omgjort til en rabatt for nullutslippskjøretøy. Rabatten kan settes mellom 30 og 100 prosent i forhold til takstgruppeprisen etter brikkerabatt. Innføring av rabatter lavere enn 100 prosent, dvs. betaling for nullutslippskjøretøy, forutsetter lokalpolitisk tilslutning.

1.1.3.5 Endringer i takstretningslinjene – bortfall av fritaksordninger

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

- Kjøretøy som brukes ved arbeid på vegen: Fritak for kjøretøy som brukes ved arbeid på vegen er ikke innvilget etter 27.03.2019, uavhengig av hva som var skrevet i konkurransegrunnlaget for driftskontrakten. Eksisterende fritak ved dato for opphør av ordningen, gjaldt for disse kjøretøyene ut perioden det var gitt fritak for.
- Kjøretøy i begravelsesfølge: Ordningen falt bort i sin helhet 27.03.2019.
- Opphør av manuell refusjon for forflytningshemmede: Tidligere ordning med muligheten for refusjon av bompengavgift ved framvisning av parkeringstillatelse i etterkant av gjennomført reise, opphørte 27.03.2019.

1.1.3.6 Timesregel

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

1.1.4 Avvikling av innkreving av tilleggsavgift

Innkreving av tilleggsavgift ble avviklet 1.10.2017, og passeringer i bomstasjoner etter denne datoen følger et nytt fakturaløp. Dette innebærer at dersom faktura ikke blir betalt, vil det bli sendt ut en purring med inkassovarsel, inkludert et gebyr etter gjeldende satser, og kravet vil deretter bli sendt til inkasso hvis ikke dette blir betalt.

1.1.5 Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojekt

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

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

Sammenligning av den fastsatte gjennomsnittstaksten med den faktiske gjennomsnittstaksten vil over tid være en av flere indikatorer som Vegdirektoratet bruker for å følge opp og kontrollere økonomien i de ulike prosjektene. Selv om en slik sammenligning kan være en indikator på den finansielle situasjonen til et prosjekt, er det nødvendig å se dette i sammenheng med annen informasjon fra bompengeselskapet for å få et bilde av den økonomiske tilstanden til prosjektet. Tabell 56 viser en oversikt over fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst for de enkelte bompengeprojektene i 2024.

1.1.6 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

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

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

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

I 2024 ble det i tillegg til de ordinære tilskuddene i denne ordningen, bevilget ekstraordinære tilskudd til E6 Kolomoen – Moelv for videreføring av fritak i bomstasjonene på fylkesveg, og til rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet for å videreføre prøveordningen med fritak på sidevei og halv takst på hovedvei.

1.1.7 Garantier

Det er vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garanti for bompengeselskapenes lån, og selskapene får dermed best mulig rentebetingelser. Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, mens kommunale garantier skal godkjennes av fylkesmannen, jf. kommunelovens § 14-19. Formell godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken. En oversikt over garantier for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 53.

2 Bompengeneinnkrevingen i 2024 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengeneinnkrevingen i 2024, i tillegg til historiske resultater, for utviklingen av antall bompengeprojekter og bomstasjoner, passeringer i bomstasjonene, bompengeneinntekter, driftskostnader og bompengeselskapenes lån og innskudd. I tillegg er det gitt en omtale av status på innkrevningstiden til bompengeprojektene og bompengeselskapenes måletallsindikatorer.

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

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

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

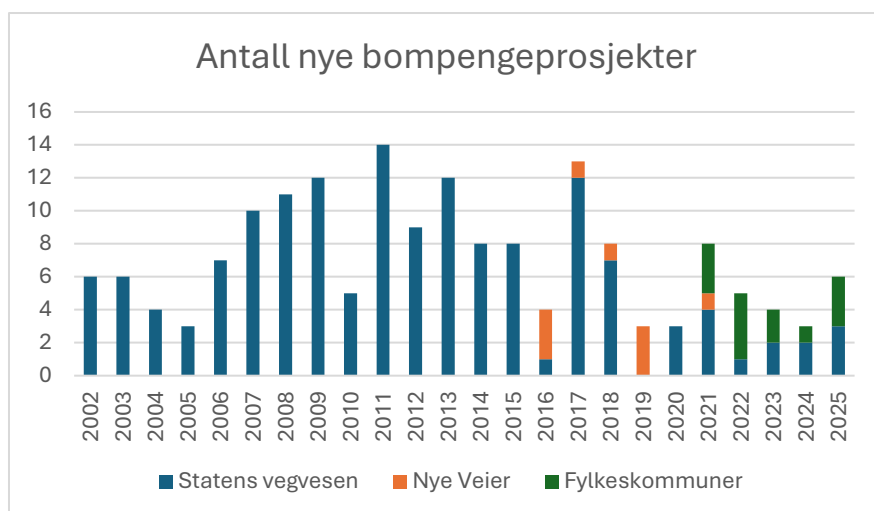
Det er innført miljødifferensierte takster i Bypakke Bergen (1.6.2018), Oslopakke 3 (1.10.2017) og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen (1.9.2021). På grunn av begrensninger i rapporteringen i systemløsning som ble brukt til og med april 2021, rapporteres det ikke for miljøtakstklasser i perioden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

2.1 Bompengeprojekter og bomstasjoner

2.1.1 Bompengeprojekter vedtatt av Stortinget

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

Fra opprettelsen av Nye Veier AS i 2015, har det eksistert flere oppdragsgivere for bompengeprojektene. Det var tidligere Statens vegvesen som hadde ansvar for utbyggingen. Fra og med 2020 har også fylkeskommunene hatt rolle som oppdragsgiver og ansvar for utbygging av sine vegprosjekter. Figur 1 viser antall nye bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget i perioden 2002 til juli 2025. Fra 2015 er bompengeprojektenes oppdragsgiver spesifisert, om det er Statens vegvesen, Nye Veier AS eller en fylkeskommune.



Figur 1 – Antall bompengeprosjekter vedtatt av Stortinget i perioden 2002-juli 2025. Spesifisert pr. oppdragsgiver for bompengeprojektene.

2.1.2 Antall bompengeprosjekter

I 2024 var det bompengeinnkreving i 56 bompengeprosjekter.

I løpet av året ble bompengeinnkrevingen avsluttet for prosjektene E6 Øyer – Tretten og fv 45 Gjesdal.

Innkreving startet for prosjektene Bypakke Nedre Glomma fase 2 og E39 Lønset – Hjelset. Det var også en utvidelse med én bomstasjon i Nordhordlandspakken.

I tillegg ble innkrevingen for fase 2 i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen avsluttet, og samtidig startet innkrevingen for fase 3.

Tabell 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving hvert år for perioden 2015–2024, i tillegg til antall bompengeprosjekter som startet og avsluttet innkrevingen.

Tabell 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 2015–2024, og antall bompengeprosjekter med oppstart og avslutning for disse årene.

År	Antall bompengeprosjekter med innkreving	Antall nye bompengeprosjekter med oppstart av innkreving	Antall bompengeprosjekter med avslutning av innkrevingen
2015	58	5	2
2016	61	5	4
2017	59	2	3
2018	59	3	5
2019	59	5	4
2020	61	6	8
2021	56	3	9
2022	53	6	1
2023	55	3	2
2024	56	3	3

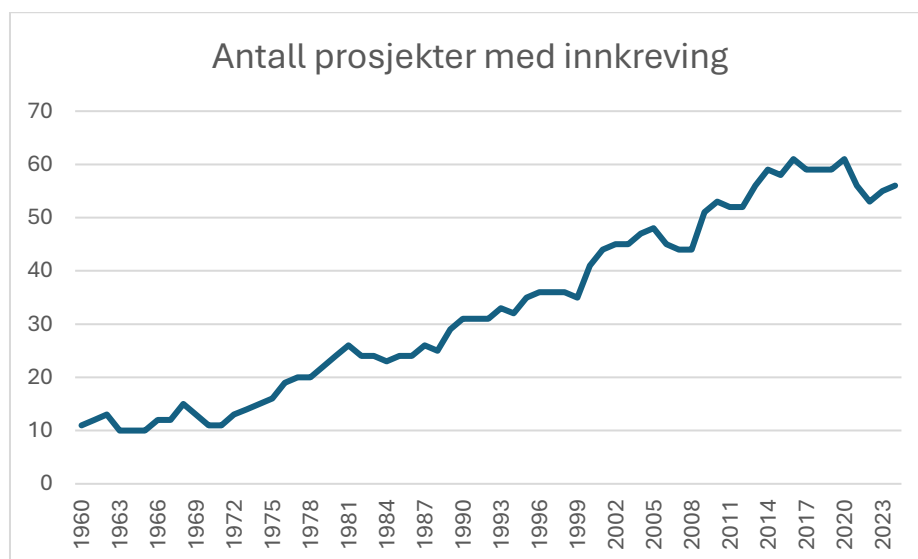
De fleste bompengeprojektene utførte bompengeinnkreving i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengeinnkreving på ferje, i form av et bompengepåslag på ferjebilletten, i fire prosjekter, og to av disse hadde innkreving både på ferje og i bomstasjoner på veg. I prosjekter

med bompengeneinnkreving på ferje innkreves bompengene som et tillegg til den regulære ferjebilletten og betales til det regionale bompengeselskapet. I disse tilfellene benyttes ferjene som innkrevingpunkt, på samme måte som bomstasjoner på veg. En oversikt over hvilke bompengeprosjekter som har bompengeneinnkreving på ferje finnes i Tabell 49. Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompengeneinnkreving på veg, brukte AutoPASS.

Ved utgangen av 2024 hadde 53 prosjekter innkreving etter at tre prosjekter ble avviklet i løpet av året. Ved dette tidspunktet var totalt 64 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 11 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving. Tabell 50 viser hvilke prosjekter dette gjelder, og antall bomstasjoner tilhørende disse prosjektene, som oppgitt i de respektive stortingsproposisjonene. I tillegg er prosjekter som er vedtatt pr. juli i 2025 inkludert i samme tabell.

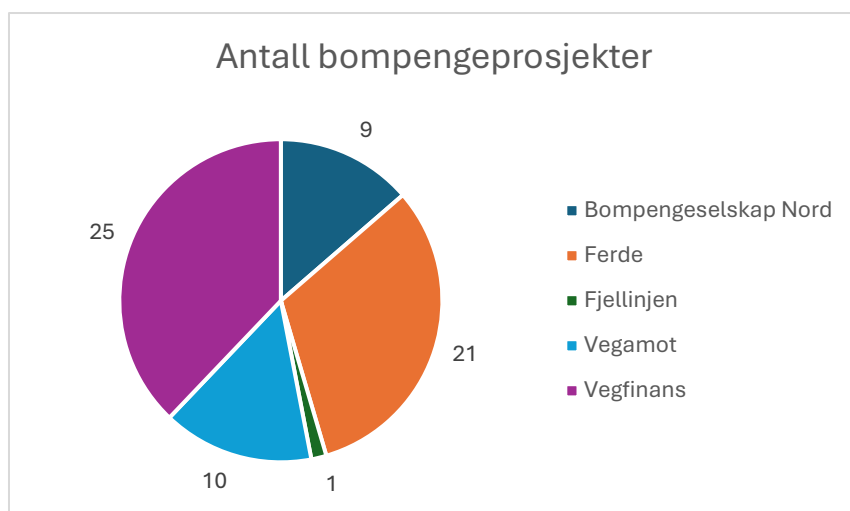
Tabell 49 gir en oversikt over alle bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2024, hvilket fylke og bompengeselskap de tilhørte, og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med bompengeneinnkreving.

Figur 2 viser antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 1960–2024.



Figur 2 – Antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 1960–2024.

Figur 3 viser hvordan antall bompengeprosjekter fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2024. Dette inkluderer prosjekter med innkreving ved utgangen av 2024, prosjekter som ble avsluttet i løpet av året og prosjekter som enda ikke hadde startet innkreving i 2024.



Figur 3 – Antall bompengeprosjekter i 2024 fordelt på de regionale bompengeselskapene.

De regionale bompengeselskapene forvalter et ulikt antall bompengeprosjekter. I tillegg er det stor variasjon mellom de ulike prosjektene, fra store pakker i byområder med et høyt antall bomstasjoner, passeringer og inntekter, til små prosjekter på fylkesveger med én bomstasjon. Kun ett bompengeprojekt ligger under Fjellinjen (Oslopakke 3), men dette er det største prosjektet i landet målt i antall bomstasjoner, antall passeringer og passeringsinntekter. Vegamot og Bompengeselskap Nord har omtrent likt antall prosjekter i sine porteføljer, og for begge er rundt halvparten riksvegprosjekter. Begge har i tillegg både bomringer og fylkesvegprosjekter. Ferde og Vegfinans er de to selskapene som forvalter flest bompengeprojekter. Vegfinans har flest riksvegprosjekter, mens Ferde har en mer lik fordeling mellom de ulike kategoriene. For en detaljert oversikt over hvilke bompengeprojekter som tilhører de ulike regionale bompengeselskapene og om de er definert som bomringer, riks- eller fylkesvegprosjekter, se Tabell 49, i tillegg til en beskrivelse i kapittel 2.2.1.

2.1.3 Antall bomstasjoner

I løpet av 2024 var det innkreving i 368 bomstasjoner fordelt på om lag 800 innkrevingsfelt, og det var i tillegg bompengenneinnkreving på 7 ferjestrekninger. Tabell 2 viser antall bomstasjoner med innkreving i perioden 2015–2024, og oppgir antall bomstasjoner det var innkreving i det angitte året. Tabellen viser også antall ferjestrekninger der det var innkreving i samme periode.

Tabell 2 – Antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving pr. år i perioden 2015–2024.

År	Antall bomstasjoner	Antall ferjestrekninger med bompengenneinnkreving
2015	208	10
2016	240	10
2017	237	9
2018	251	7
2019	335	7
2020	342	7
2021	338	4
2022	342	4
2023	357	7
2024	368	7

Antall bomstasjoner

A pie chart titled 'Antall bomstasjoner' (Number of bus stations) showing the distribution of bus stations among five companies. The data is as follows:

Company	Number of Stations
Bompengeselskap Nord	43
Ferde	113
Fjellinjen	83
Vegamot	47
Vegfinans	82

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

2.2.1 Antall passeringer

Utbruddet av koronaviruset og nedstengning av samfunnet førte til at biltrafikken ble kraftig redusert i alle bompengeprosjekter fra 12. mars 2020. Etter våren 2020 var det igjen en stigning i trafikken i perioder, og enkelte prosjekter var tilbake til normaltrafikk etter sommeren. Noen prosjekter var også påvirket av det midlertidige hytteforbudet, og enkelte ble påvirket av stengte grenser. Utover høsten 2020 varierte trafikken i takt med lokale tiltak for å begrense

smittespredning, og det samme skjedde i hele 2021. Trafikken i de største byene ble sterkt påvirket av nedstengning og påbud om hjemmekontor. Likevel om også 2021 var preget av perioder med nedstengninger og utbredt bruk av hjemmekontor, var det en trafikkøkning i de fleste bompengeprosjekter sammenlignet med 2020. Smitteverntiltakene ble opphevet i februar i 2022.

Tabell 3 - Tabell 6 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving, for perioden 2015-2024. Se Tabell 49 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2024, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengeneinnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Passeringene i bomstasjoner og på ferje med bompengeneinnkreving var fordelt på 93,4 prosent i takstgruppe 1 og 6,6 prosent i takstgruppe 2, som er en økning i andelen passeringer i takstgruppe 1 sammenlignet med de siste årene. Det er kun små endringer i de fleste prosjektene, og omtrent halvparten av prosjektene har hatt en økning i 2024 i andelen passeringer med takstgruppe 1.

Andelen bompengepasseringer som ble gjort på ferjestrekninger med bompengeneinnkreving var på 0,3 prosent i 2024. Denne andelen har vært under én prosent i perioden 2015–2024.

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

År	Antall – takstgruppe 1	Antall – takstgruppe 2	Totalt antall passeringer	Andel – takstgruppe 1	Andel – takstgruppe 2
2015	548 124	42 996	591 119	92,7 %	7,3 %
2016	592 913	45 316	638 229	92,9 %	7,1 %
2017	608 156	46 815	654 971	92,9 %	7,1 %
2018	609 132	47 354	656 486	92,8 %	7,2 %
2019	818 280	61 949	880 228	93,0 %	7,0 %
2020	914 899	71 215	986 114	92,8 %	7,2 %
2021	910 371	69 902	980 273	92,9 %	7,1 %
2022	976 614	71 836	1 048 450	93,1 %	6,9 %
2023	1 056 139	75 831	1 131 971	93,3 %	6,7 %
2024	1 076 057	75 725	1 151 782	93,4 %	6,6 %

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

År	Antall – bomstasjoner	Antall – ferje	Totalt antall passeringer	Andel – bomstasjoner	Andel – ferje
2015	586 980	4 139	591 119	99,3 %	0,7 %
2016	634 136	4 093	638 229	99,4 %	0,6 %
2017	651 894	3 077	654 971	99,5 %	0,5 %
2018	653 573	2 914	656 486	99,6 %	0,4 %
2019	877 295	2 933	880 228	99,7 %	0,3 %
2020	983 395	2 718	986 114	99,7 %	0,3 %
2021	977 742	2 532	980 273	99,7 %	0,3 %
2022	1 045 760	2 690	1 048 450	99,7 %	0,3 %
2023	1 128 685	3 286	1 131 971	99,7 %	0,3 %
2024	1 148 411	3 371	1 151 782	99,7 %	0,3 %

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

År	Antall – takstgruppe 1, bomstasjoner	Antall – takstgruppe 2, bomstasjoner	Totalt antall passeringer i bomstasjoner	Andel – takstgruppe 1, bomstasjoner	Andel – takstgruppe 2, bomstasjoner
2015	544 484	42 497	586 980	92,8 %	7,2 %
2016	589 317	44 819	634 136	92,9 %	7,1 %
2017	605 454	46 440	651 894	92,9 %	7,1 %
2018	606 590	46 982	653 573	92,8 %	7,2 %
2019	815 756	61 538	877 295	93,0 %	7,0 %
2020	912 679	70 716	983 395	92,8 %	7,2 %
2021	908 215	69 526	977 742	92,9 %	7,1 %
2022	974 291	71 470	1 045 760	93,2 %	6,8 %
2023	1 053 290	75 394	1 128 685	93,3 %	6,7 %
2024	1 073 141	75 270	1 148 411	93,4 %	6,6 %

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

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)
2015	3 640	499	4 139	87,9 %	12,1 %
2016	3 596	497	4 093	87,9 %	12,1 %
2017	2 702	375	3 077	87,8 %	12,2 %
2018	2 542	372	2 914	87,2 %	12,8 %
2019	2 523	410	2 933	86,0 %	14,0 %
2020	2 220	499	2 718	81,7 %	18,3 %
2021	2 156	376	2 532	85,2 %	14,8 %
2022	2 324	367	2 690	86,4 %	13,6 %
2023	2 849	437	3 286	86,7 %	13,3 %
2024	2 915	455	3 371	86,5 %	13,5 %

Tabell 7 viser antall passeringer fordelt på takstklasser for prosjektene som har miljødifferensierte takster⁵. Passeringer i prosjekter uten miljødifferensiering registreres kun som tilhørende i takstgruppe 1 eller 2, og oppgis samlet uten en spesifisert takstklasse. Passeringer med nullutslippskjøretøy i alle bompengeprojekter er beskrevet i kapitlene 2.2.4 og 5.6.

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

Takstgruppe 1					Takstgruppe 2				
	Diesel	Andre ⁶	Null- utslipp	Uten miljødiff. ⁷	Euro VI	Andre ⁶	Pre- Euro VI	Null- utslipp	Uten miljødiff. ⁷
2022	153 004	133 806	160 629	529 174	25 402	3 314	2 985	2 114	38 021
2023	138 192	124 286	182 983	610 677	23 812	2 855	2 361	4 074	42 729
2024	126 974	114 555	204 641	629 887	22 632	2 930	1 846	5 849	42 468

⁵ Bypakke Bergen, Oslopakke 3 og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

⁶ Takstklassen «andre» inneholder passeringer med kjøretøy som ikke faller inn under de andre takstklassene, f.eks. bensin, ladbar hybrid og gass.

⁷ Antall passeringer i prosjekter som ikke har miljødifferensiering.

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

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

	Takstgruppe 1				Takstgruppe 2		
	Diesel	Andre ⁶	Null-utslipp	Euro VI	Andre ⁶	Pre-Euro VI	Null-utslipp
2022	31,8 %	27,8 %	33,4 %	5,3 %	0,7 %	0,6 %	0,4 %
2023	28,9 %	26,0 %	38,2 %	5,0 %	0,6 %	0,5 %	0,9 %
2024	26,5 %	23,9 %	42,7 %	4,7 %	0,6 %	0,4 %	1,2 %

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

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

År	0 - 2 000	2 000 - 5 000	5 000 - 10 000	10 000 - 50 000	≥ 50 000
2015	14	17	8	7	11
2016	14	15	9	10	12
2017	13	15	9	10	11
2018	11	15	10	10	11
2019	10	15	10	13	11
2020	11	16	11	12	11
2021	5	18	8	13	12
2022	3	14	8	16	12
2023	4	14	5	19	13
2024	4	13	7	19	13

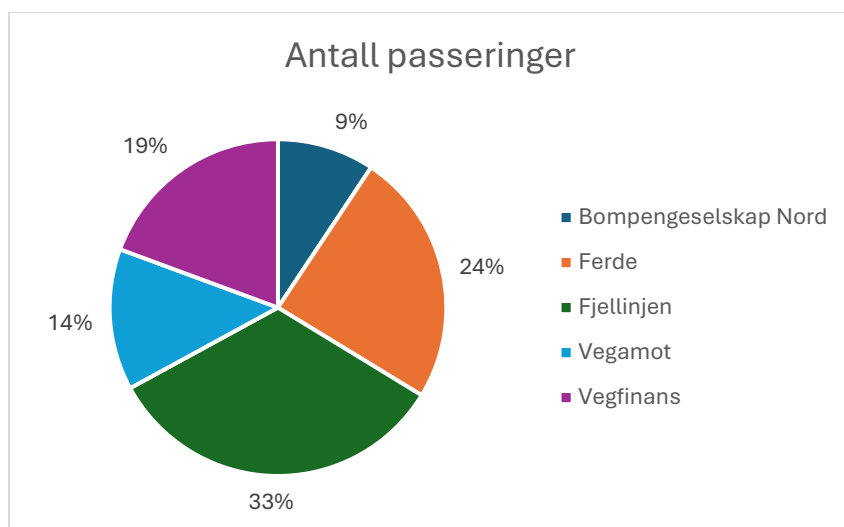
Tabell 10 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2015–2024. Prosjektene som er definert som bomringer, inkluderer for 2024: Bypakke Bergen, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nedre Glomma, Bypakke Nord-Jæren, Bypakke Tenk Tromsø, Bypakke Ålesund, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Oslopakke 3, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen og Vegpakke Harstad. Bompengepakker hvor utbyggingen hovedsakelig skjer på riksveg med mindre tiltak på fylkesveg eller kommunal veg, er definert som riksvegprosjekter. Se Tabell 49 for en komplett liste over hvilke prosjekter som er definert som bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Det var kun små forandringer i fordelingen av passeringer mellom disse typene prosjekter i perioden 2015 til 2018. I forbindelse med oppstart av Oslopakke 3 trinn 2 var det en økning i antall passeringer totalt for bomringene. Økningen for fylkesvegprosjekter i 2020 skyldes i hovedsak oppstart av Nordhordlandspakken. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 startet innkreving i 2021, Bypakke Ålesund i 2022, Bypakke Tenk Tromsø i 2023 og Bypakke Nedre Glomma fase 2 i 2024, og dette hadde en innvirkning på tallene for bomringer i perioden 2022–2024.

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

	Bomringer		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
2015	386 971	65,5 %	175 570	29,7 %	28 578	4,8 %
2016	416 328	65,2 %	193 672	30,3 %	28 229	4,4 %
2017	428 653	65,4 %	198 347	30,3 %	27 971	4,3 %
2018	430 800	65,6 %	197 952	30,2 %	27 734	4,2 %
2019	647 957	73,6 %	203 949	23,2 %	28 321	3,2 %
2020	744 787	75,5 %	201 001	20,4 %	40 325	4,1 %
2021	734 203	74,9 %	204 770	20,9 %	41 300	4,2 %
2022	797 201	76,0 %	212 944	20,3 %	38 305	3,7 %
2023	860 857	76,0 %	230 929	20,4 %	40 184	3,5 %
2024	894 986	77,7 %	215 425	18,7 %	41 371	3,6 %

Hvis man ser på en alternativ fordeling av antall passeringer mellom bypakker⁸, andre vegpakker og strekningsvise prosjekter, fordelt på riks- og fylkesvegprosjekter, er fordelingen på henholdsvis 73,6 % (bypakker), 6,7 % (vegpakker), 18,7 % (riksvegprosjekter) og 1,0 % (fylkesvegprosjekter).

Figur 5 viser hvordan totalt antall passeringer var fordelt mellom bompengeselskapene i 2024.



Figur 5 – Fordeling mellom bompengeselskapene av totalt antall passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeinnkreving. (Kilde: AutoPASS Analytics).

2.2.2 Passeringer med brukeravtale

Som beskrevet i kapittel 1.1.2 har utstedervirksomheten blitt skilt ut fra bompengeselskapene som en del av bompengereformen. Det er nå utstederselskapene som inngår brukeravtaler med kunder og leverer ut brikker. Utstederne tar imot transaksjoner fra bompengeselskapene for egne avtaleinnehavere og krever betaling for disse, og de betaler godkjente avtalepasseringer til bompengeselskapet. En oversikt over utstederselskaper som har tillatelse til å inngå

⁸ Bompengeprojekter i byområder med byvekstavtaler, belønningsavtaler eller tilskuddsordningen for byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene.

brukeravtale og utstede brikker for bruk ved passering av bomstasjoner som bruker AutoPASS-systemet er tilgjengelig på autopass.no.

I 2024 brukte alle bomstasjoner på offentlig veg AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Tabell 11 viser andelen passeringer som er tilknyttet en brukeravtale i perioden 2015–2024. Denne avtaleandelen er beregnet fra passeringer i bomstasjonene som bruker AutoPASS, og inkluderer ikke ferjestrekninger med bompengeneinnkreving. I 2024 var denne andelen på 90,4 prosent, en svak nedgang siden 2022 og 2023, men likevel høyere enn årene før 2021.

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

År	Avtaleandel (prosent)
2015	83,9
2016	84,6
2017	84,1
2018	86,6
2019	88,3
2020	89,7
2021 ⁹	90,8
2022	90,9
2023	90,6
2024	90,4

Avtaleandelen er noe høyere i bomringer enn i riks- og fylkesvegprosjekter, hvor andelen var henholdsvis 91,9, 83,8 og 92,0 prosent. Brukerne har rabatter som timesregel og passeringstak i bomringene, og for å få begge disse rabattene var det tidligere krav om bruk av gyldig brukeravtale og brikke. Denne typen rabatter finnes også for en del av riks- og fylkesvegprosjektene, men er ikke like utbredt som i bomringer. Flere riks- og fylkesvegprosjekter har passeringstak, men kun et fåtall har timesregel. Krav om avtale for timesregel i bomringene ble avviklet høsten 2023, jf. kapittel 1.1.3.6.

Avtaleandelen for takstgruppe 1 var på 89,8 prosent, mens den var på 98,3 prosent for takstgruppe 2. Det er obligatorisk med bruk av elektronisk brikke for kjøretøy over 3 500 kg som brukes i næringsvirksomhet, og dette fører til at denne andelen er høyere i takstgruppe 2 enn takstgruppe 1.

Passeringer kan være tilknyttet en gyldig brukeravtale selv om brikken ikke blir registrert ved passering av bomstasjonen. Årsaker til at brikken ikke blir registrert kan være flere, f.eks. feil på brikken (f.eks. utgått batteri), feilplassert brikke, frontruter som forhindrer at brikke blir avlest korrekt, feil på vegkantutstyret eller at bruker ikke har installert brikke i kjøretøyet. Dette betyr at andelen som passerer bomstasjonen som har brukeravtale avviker fra andelen passeringer med brikke. Tabell 12 viser andelen passeringer der avtale var registrert på kjøretøyet, mens brikke ikke ble registrert ved passering i bomstasjonen. Denne andelen har hatt en årlig økning i tidsperioden 2017–2024. Hvis man ser kun på takstgruppe 2, var mer enn 90 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

⁹ Avtaleandel for 2021 er basert på passeringer i perioden mai–desember.

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

År	Med avtale, uten brikke (av totalt antall passeringer)	Med avtale, uten brikke (av totalt antall passeringer uten brikke)
2017	10 %	44 %
2018	10 %	47 %
2019	12 %	56 %
2020	14 %	63 %
2021 ¹⁰	17,3 %	65,1 %
2022	19,7 %	68,4 %
2023	21,5 %	69,6 %
2024	22,4 %	70,0 %

2.2.3 Passeringer som ikke belastes bompenger

I henhold til takstretningslinjene¹ gis det fritak eller rabatter til ulike trafikantgrupper, forutsatt bruk av gyldig brukeravtale og brikke. For timesregel var det fra høsten 2023 ikke lenger krav til gyldig avtale i bomringer.

Tabell 13 oppgir antall fritakspasseringer og passeringer som ikke blir belastet bompenger på grunn av rabattordninger som timesregel, passeringstak og nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler). Fritak for betaling av bompenger, som f.eks. kollektivtransport i rute, utrykningskjøretøy og forflytningshemmede i bomringer, er oppgitt som en samlet sum. I 2024 utgjorde disse fritakene og rabattene om lag 441 millioner passeringer, som tilsvarer 38 prosent av alle passeringer.

Passeringer med nullutslippskjøretøy er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.4.

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

År	Timesregel	Passeringstak	Nullutslippskjøretøy	Fritak	Totalt
2015			22	14	
2016			35	15	
2017			48	16	
2018	70	15	66	16	168
2019 ¹¹	179	22	67	24	291
2020 ¹²	250	19	45	27	341
2021 ¹²	258	20	47	26	351
2022	277	24	39	31	370
2023	320	28	30	33	411
2024	352	30	23	36	441

¹⁰ Andelene for 2021 er basert på passeringer i perioden mai–desember.

¹¹ Det var en stor årlig økning i perioden 2019–2020 for passeringer som ikke belastes bompenger på grunn av timesregelen. Hovedårsaken til dette er oppstart av Oslopakke 3 trinn 2, i tillegg til oppstart av Bypakke Bergen, Bypakke Nord-Jæren og Nordhordlandspakken.

¹² Pålagt sletting av personopplysninger i bompengesystemet hadde innvirkning på tilgjengelig statistikk for fritakspasseringer og passeringer med 100 prosent rabatt. Disse passeringene er i 2020 og deler av 2021 derfor delvis basert på anslag, og er å anse som høyst usikre.

Hvis man ser på fordelingen av alle passeringer som ikke ble belastet bompenger i de ulike prosjektene, var 94 prosent av passeringene i bomringer, 3 prosent i riksvegprosjekter og 3 prosent i fylkesvegprosjekter. I bomringene var 47 prosent av passeringene ikke belastet bompenger, mens dette var 5 prosent i riksvegprosjekter og 33 prosent i fylkesvegprosjekter. Alle bomringer har både timesregel og passeringstak, som bidrar til at mange passeringer ikke belastes bompenger. Etter at de fleste prosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy er timesregelen årsaken til de fleste passeringer som ikke belastes bompenger. For riksvegprosjektene er det stor variasjon i denne andelen. Prosjektene som har høyest andel har timesregel eller har ikke innført betaling for nullutslippskjøretøy. Enkelte fylkesvegprosjekter har timesregel, og de fleste passeringene som ikke belastes bompenger skyldes dette. I tillegg hadde fortsatt enkelte fylkesvegprosjekter 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy i 2024.

Passeringer med kjøretøy som er fritatt betaling av bompenger utgjorde 8,2 prosent av totalt antall passeringer som ikke ble belastet bompenger, og 3,2 prosent av totalt antall passeringer. Det er estimert at verdien på disse passeringene er om lag 600–700 millioner kroner.

2.2.4 Nullutslippskjøretøy

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

For bompengeprojektene som hadde innkreving ved utgangen av 2024, hadde 42 prosjekter innført betaling for nullutslippskjøretøy. Se Tabell 54 for en oversikt over hvilke prosjekter dette var, i tillegg til gjeldende takst og rabatt for nullutslippskjøretøy.

Frem til og med april 2021 var det begrensninger ved rapporteringen i bompengeselskapenes sentralsystem som ble brukt til da. Det er derfor ikke oppgitt tall for antall passeringer med nullutslippskjøretøy som betaler bompenger eller totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy før 2021. Etter innføringen av ny systemløsning er totaltall for passeringer med nullutslippskjøretøy tilgjengelig. Se Tabell 14 for en oversikt over totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy fra og med 2021, og Tabell 54 for andelen passeringer med nullutslippskjøretøy i de ulike bompengeprojektene i 2024.

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

År	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2021¹³	225	23 %
2022	292	28 %
2023	361	32 %
2024	418	36 %

Tabell 15 viser antall passeringer med nullutslippskjøretøy fordelt på takstgruppe 1 og 2, i tillegg til andel nullutslippskjøretøy i de to takstgruppene. Se Tabell 55 for en tilsvarende oversikt fordelt på de ulike bompengeselskapene. Andel passeringer med nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2

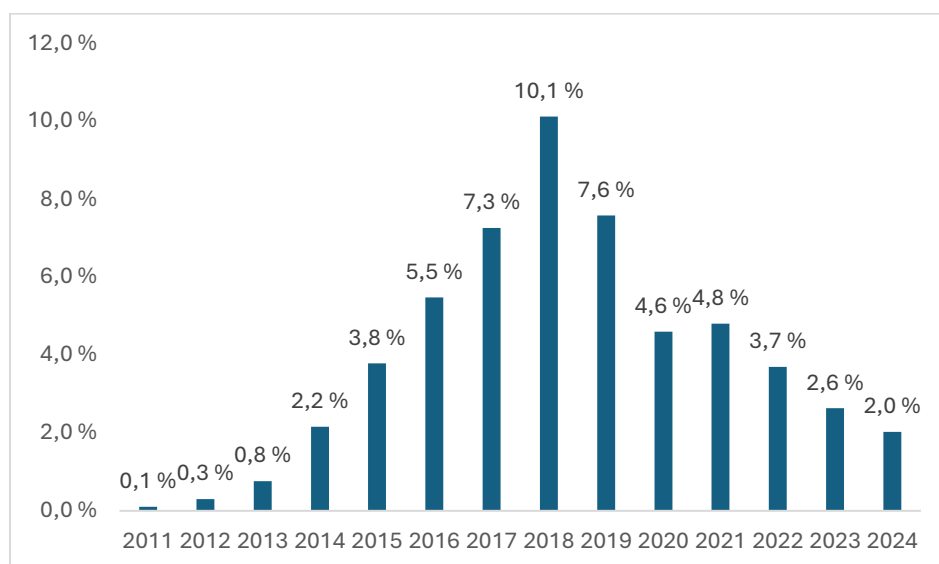
¹³ Tall for 2021 er beregnet basert på andel passeringer med nullutslippskjøretøy i perioden mai–desember.

varierer mye mellom de ulike prosjektene, og den er størst i prosjekter som ligger i områder der man bruker elektriske busser i kollektivtrafikken.

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

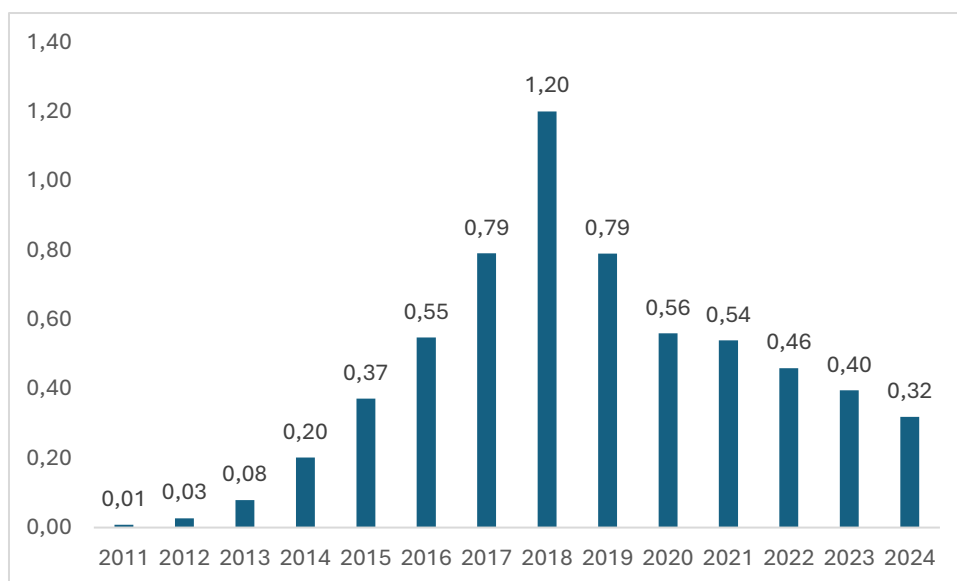
År	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer, takstgruppe 1 (1000)	Nullutslippskjøretøy – andel, takstgruppe 1 (1000)	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer, takstgruppe 2 (1000)	Nullutslippskjøretøy – andel, takstgruppe 2 (1000)
2022	289 588	29,7 %	2 753	3,8 %
2023	356 267	33,7 %	5 061	6,7 %
2024	410 054	38,1 %	7 580	10,0 %

Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger hadde en sterk økning fram til 2018. I 2019–2024 ble det innført betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter. Tabell 13 angir antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger i perioden 2015–2024. Se Figur 6 for en utvikling i andelen passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2024.



Figur 6 – Andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke var belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2011–2024. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

Verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke belastes bompenger, er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt pr. passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 320 millioner kroner i 2024. Dette utgjorde 2,1 prosent av de totale passeringsinntektene. Ettersom det er innført betaling for nullutslippskjøretøy i 2019–2024 i flere prosjekter, er det en reduksjon i denne beregnede verdien i perioden. I løpet av 2019 var det store endringer i enkelte bypakker, som har hatt innvirkning på gjennomsnittlig inntekt pr. passering, og dermed på beregningen av verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy. Dette innebar derfor en ekstra usikkerhetsfaktor for 2019. I 2020 og delvis i 2021 var selve tallgrunnlaget for nullutslippskjøretøy en ekstra usikkerhetsfaktor, som beskrevet over. Figur 7 viser utviklingen på beregnet verdi på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger i perioden 2011–2024.



Figur 7 – Beregnet verdi på passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger. Oppgitt i løpende mrd. kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

Som beskrevet over gis nullutslippskjøretøy 30–100 prosent rabatt i hver takstgruppe. Som sett i Tabell 54 gis i hovedsak kjøretøy i takstgruppe 1 i dag en rabatt på 30 prosent. Dette innebærer at det genereres mindre inntekter fra nullutslippskjøretøy enn konvensjonelle kjøretøy. For 2024 anslås det grovt at passeringssinntektene ville ha vært om lag 2,7 mrd. kr høyere om nullutslippskjøretøy hadde betalt samme takst som konvensjonelle kjøretøy i takstgruppe 1 og bensinbiler i prosjekter med miljødifferensierte takster. I denne beregningen er det gjort flere forenklinger og forutsetninger: ingen betydelig endring i antall passeringer; kun takstgruppe 1 er inkludert; alle nullutslippskjøretøy har avtale og får 20 prosent rabatt; tatt utgangspunkt i takst ved utgangen av 2024 eller takst som gjaldt ved avslutning av innkrevingen, og det er dermed ikke tatt hensyn til om de innførte betaling for nullutslipp i løpet av året; antar lik andel får rabatt for timesregel og passeringstak som prosjektet hadde i 2024; for prosjekter med flere takster er gjennomsnitt av takstene brukt; takst utenfor rushtid er brukt i prosjekter med tidsdifferensierte takster; takst for bensinbil er brukt i prosjekter med miljødifferensierte takster; bompengenneinnkreving på ferje er ikke inkludert; for prosjekter med 100 prosent rabatt ved utgangen av året er verdi på passeringene beregnet med utgangspunkt i gjennomsnittlig inntekt pr. passering.

2.2.5 Betalingsgrad og utenlandsregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i bomstasjonene var om lag 25,9 millioner, som tilsvarer 2,3 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Tabell 16 viser antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i perioden 2015–2024, i tillegg til andel av totalt antall passeringer. Det var en reduksjon i antall passeringer i 2020 og 2021 på grunn av stengte grenser i forbindelse med koronasituasjonen.

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

År	Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2015	16,6	2,8 %
2016	17,6	2,8 %
2017	20,1	3,1 %
2018	19,3	2,9 %
2019	22,7	2,6 %
2020	20,2	2,0 %
2021 ¹⁴	17,7	1,8 %
2022	23,2	2,2 %
2023	25,0	2,2 %
2024	25,9	2,3 %

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

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

Tabell 17 – Andel passeringer i 2024 som ble belastet brukeravtale eller eier av kjøretøyet, spesifisert for begge takstgrupper og om kjøretøy var registrert i Norge eller utlandet. (Kilde: AutoPASS Analytics)

	Passering belastet brukeravtale	Passering belastet eier av kjøretøy
Takstgruppe 1, norsk	91,2 %	8,8 %
Takstgruppe 2, norsk	98,4 %	1,6 %
Takstgruppe 1, utenlandsk	18,0 %	82,0 %
Takstgruppe 2, utenlandsk	96,9 %	3,1 %

Gjennomsnittlig betalingsgrad, basert på betalingsgrad hos de fem regionale bompengeselskapene, var for norske kjøretøy i takstgruppe 1 uten avtale på 89 prosent, mens takstgruppe 2 hadde en betalingsgrad på 91 prosent. For norskregistrerte kjøretøy har bompengeselskapene tilgang til eierinformasjon, og det skilles derfor ikke mellom betalingsgrad for alle passeringer og passeringene man har tilstrekkelig informasjon til å fakturere. Dette er ikke det samme for utenlandsregistrerte kjøretøy.

¹⁴ Antall og andel passeringer for 2021 er beregnet basert på tall for mai–desember.

For utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale er man avhengig av tilgang til kjøretøyregister i de enkelte land for å ha mulighet til å fakturere eier av kjøretøyet. Det pågår et kontinuerlig arbeid med å få tilgang til kjøretøyregister i ulike land, og å forbedre prosessen med innkreving av bompenger fra utenlandsregistrerte kjøretøy. I 2024 manglet tilgang til kjøretøyregister til enkelte land, blant annet Tyskland, mens det ble gitt tilgang til kjøretøyregister i Nederland fra mai 2024. Gjennomsnittlig betalingsgrad for utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale var på om lag 63 prosent, opp fra 49 prosent i 2023, og dette er i stor grad på grunn av manglende tilgang til kjøretøyregister. Her skiller man ikke på takstgruppe 1 og 2. Utenlandsregistrerte kjøretøy i takstgruppe 2 uten avtale utgjør dessuten en veldig liten andel, om lag 0,02 prosent av totalt antall passeringer i 2024. Hvis man ser på passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy der det har vært mulig å fakturere eier av kjøretøyet, er betalingsgraden i gjennomsnitt rundt 90 prosent. Tabell 18 oppsummerer resultatene for betalingsgrad, og inkluderer også hvordan alle passeringer i 2024 var fordelt på takstgruppe 1 og 2, om det var tilknyttet en avtale til kjøretøyet og om kjøretøyet var registrert i Norge eller i utlandet.

Tabell 18 – Fordeling av alle passeringer i 2024 på takstgrupper, med/uten avtale og nasjonalitet (norsk/utenlandsregistrert kjøretøy). I tillegg er gjennomsnittlig betalingsgrad oppgitt, for alle passeringer og for passeringer som er fakturert til eier av kjøretøyet. (Kilde: AutoPASS Analytics og rapporter fra bompengeselskapene).

	Andel passeringer	Gjennomsnittlig betalingsgrad, alle passeringer	Gjennomsnittlig betalingsgrad, fakturerte passeringer
Takstgruppe 1, norsk – med avtale	83,6 %	100 %	100 %
Takstgruppe 2, norsk – med avtale	5,9 %	100 %	100 %
Takstgruppe 1, norsk – uten avtale	8,1 %		89 %
Takstgruppe 2, norsk – uten avtale	0,1 %		91 %
Takstgruppe 1, utenlandsk – med avtale	0,3 %	100 %	100 %
Takstgruppe 2, utenlandsk – med avtale	0,5 %	100 %	100 %
Takstgruppe 1, utenlandsk – uten avtale	1,4 %	63 %	90 %
Takstgruppe 2, utenlandsk – uten avtale	0,02 %		

Totalt beregnet tap for alle bompengeselskapene på grunn av manglende tilgang til kjøretøyregister var på om lag 117 millioner kroner i 2024, en reduksjon fra 140 millioner kroner i 2023. Det skiller ikke på takstgruppe 1 og 2, men dette er i hovedsak tilknyttet takstgruppe 1. Rundt 80 prosent av dette tapet er fra kjøretøy registrert i landene Tyskland (38 %), Polen (18 %), Romania (13 %) og Ukraina (11 %). De resterende 20 prosent er tilknyttet kjøretøy fra flere land.

2.3 Bompengeinntekter

I 2024 var de totale passeringsinntektene, det vil si innbetalte bompenger fra passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeinnkreving, på 15,5 milliarder kroner, mens i 2023 var de på 14,7 milliarder 2023-kroner. Økningen skyldes i hovedsak inntektsøkning i de fleste prosjekter og oppstart av Bypakke Nedre Glomma fase 2. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 16,4 milliarder kroner i 2024.

Tabell 19 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2015–2024 spesifisert for passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, inntekter fra tilleggsavgifter, purregebyr og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner, inkludert tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, som beskrevet i kapittel 1.1.6. Tilskudd for reduserte bompengetakster inntektsføres fra det tidspunktet takstene er redusert og periodiseres over gjeldende tidsperiode. Ettersom prosjektene som har mottatt dette tilskuddet

har redusert takstene, vil det ha en innvirkning på passeringsinntektene, og har derfor ført til at de årlige passeringsinntektene i oppgitt tidsperiode ikke er helt sammenlignbare. Det var først i 2019 at tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og rapporteringen fra selskapene. Før 2019 ble dette gjort noe forskjellig mellom de ulike selskapene. Posten for andre driftsinntekter inkluderer også tilskudd til nedbetaling av resterende lån og avvikling av bompengedirektivet for enkelte prosjekter.

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

År	Passerings- inntekter, takstgruppe 1 (bomstasjoner)	Passerings- inntekter, takstgruppe 2 (bomstasjoner)	Bompengedirektivet på ferje	Sum passerings- inntekter	Inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer, utsteder- godtgjørelse	Andre drifts- inntekter ¹⁵	Sum drifts- inntekter
2015	7 684 408	1 249 609	201 370	9 135 387	192 356	106 375	9 434 118
2016	8 145 453	1 237 505	207 899	9 590 858	228 678	108 427	9 927 963
2017	8 499 657	1 481 378	195 845	10 176 879	245 432	70 273	10 492 585
2018	8 854 272	1 557 629	200 282	10 612 183	173 475	543 780	11 329 438
2019	9 486 142	1 759 303	184 628	11 430 073	142 182	819 301	12 391 556
2020	9 388 739	1 803 970	169 128	11 361 838	93 922	1 634 030	13 089 790
2021	9 768 450	1 811 863	148 629	11 728 941	54 847	2 332 241	14 116 029
2022	10 712 207	1 848 741	151 788	12 712 737	8 851	1 252 795	13 974 383
2023	12 483 763 ¹⁶	1 988 714 ¹⁶	189 081	14 661 558	9 642	946 904	15 618 104
2024	13 175 739	2 079 365	211 459	15 466 564	8 748	945 010	16 420 323

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

I 2023 ble timesregel for alle, uavhengig om kjøretøyet er tilknyttet en avtale, innført, jf. kapittel 1.1.3.6. Ettersom de uten avtale betalte fullpris for alle passeringer, har dette ført til et innteksttap for de prosjektene (bomringene) som har timesregel. Denne endringen har også ført til et noe redusert beløp til tap på krav for fullprispasseringene, som motvirker dette tapet. Dette ble innført august/september i 2023.

Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 86,1 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 13,9 prosent. Dette er en liten økning for takstgruppe 1, som vi også ser for antall passeringer. Tabell 20 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2015–2024. Konsekvenser for trafikken på grunn av koronatiltakene antas å ha påvirket denne fordelingen i perioden 2020–2022.

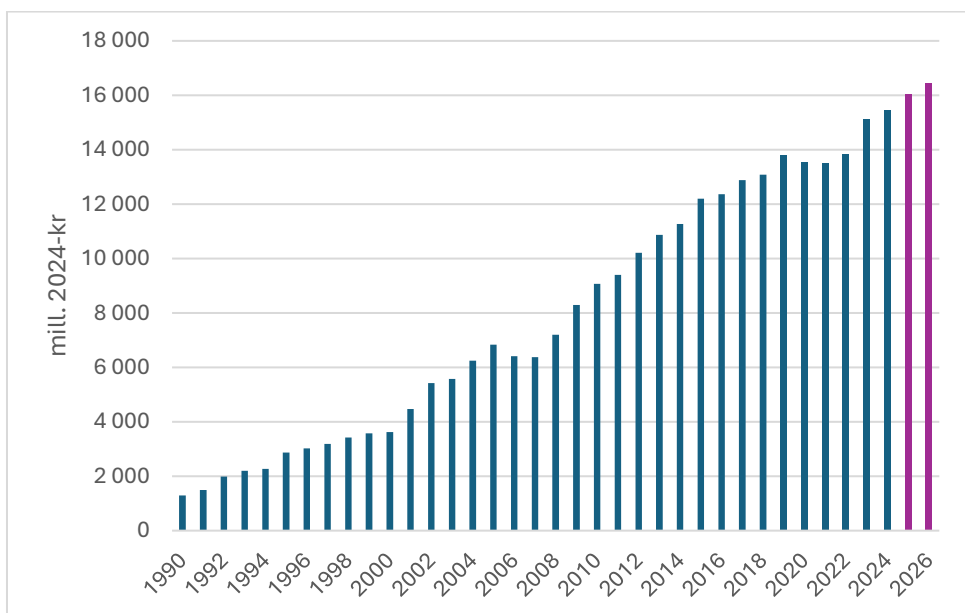
¹⁵ Andre driftsinntekter er korrigert for gevinst ved salg av utsteder for 2021 og 2022, som beskrevet i kapittel 2.5.1.

¹⁶ Det er gjort en korrigering av fordeling av passeringsinntekter på takstgruppe 1 og 2 for 2023.

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

År	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 1 (prosent)	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 2 (prosent)
2015	85,7	14,3
2016	86,5	13,5
2017	84,9	15,1
2018	84,8	15,2
2019	84,1	15,9
2020	83,6	16,4
2021	84,2	15,8
2022	85,1	14,9
2023 ¹⁶	86,0	14,0
2024	86,1	13,9

Figur 8 viser utviklingen av passeringsinntekter siden 1990 og prognoser for 2025 og 2026, oppgitt i millioner 2024-kroner. I perioden 1990–2024 har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 417 millioner 2024-kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år frem til 2019, og gjennomsnittlig årlig øking for perioden 2008–2024 var om lag 535 millioner 2024-kroner.



Figur 8 – Passeringsinntekter pr. år i perioden 1990–2024, og prognoser for 2025 og 2026, oppgitt i millioner 2024-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkelse av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012-2013)).

Prognosene for passeringsinntekter i 2025 og 2026 er på henholdsvis 16,5 og 17,3 milliarder kroner (løpende). Forventet inntektsøkning i 2025 skyldes i hovedsak oppstart av innkreving for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 og Bypakke Nedre Glomma fase 2, forventet inntektsøkning i Oslopakke 3 og Miljøpakke Trondheim, i tillegg til mindre inntektsøkning i flere prosjekter.

Den gjennomsnittlige inntekten pr. passering var på 13,43 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes passeringsinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer

som ikke er belastet bompenger. Tabell 21 viser utviklingen siden 2015. Fra og med 2019 har det vært en reduksjon av den gjennomsnittlige inntekten pr. passering. I denne perioden har antall passeringer som ikke har blitt belastet bompenger økt. Dette skyldes en kraftig økning i antall passeringer som ikke har blitt belastet bompenger på grunn av timesregel, i tillegg til økningen i passeringer med nullutslippskjøretøy. Dette har påvirket utviklingen av gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke er blitt belastet bompenger har gått ned ettersom det er innført betaling for disse kjøretøyene i flere prosjekter, men antall registrerte nullutslippskjøretøy har økt, jf. Statistisk sentralbyrås statistikk om bilparken i Norge. Takstene for nullutslippskjøretøy er lavere enn for konvensjonelle kjøretøy så lenge det er registrert en gyldig brukeravtale¹⁷, og dette vil derfor også bidra til reduksjonen i gjennomsnittlig inntekt pr. passering.

Tabell 21 – Gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Oppgitt i 2024-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics).

År	Gjennomsnittlig inntekt pr. passering (2024-kr)
2015	20,65
2016	19,38
2017	19,68
2018	19,92
2019	15,66
2020	13,72
2021	13,77
2022	13,19
2023	13,35
2024	13,43

Gjennomsnittlig inntekt pr. passering varierte mellom et minimum på 4,41 kroner og et maksimum på 131 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 22 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Gjennomsnittlig inntekt pr. passering, også kalt gjennomsnittstakst, er noe som følges opp nøye for alle bompengeprojekter, jf. kapittel 1.1.5. Tabell 56 viser gjennomsnittstakst for alle prosjekter i 2024.

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

Tabell 22 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Inntekt pr. passering er oppgitt i 2024-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics).

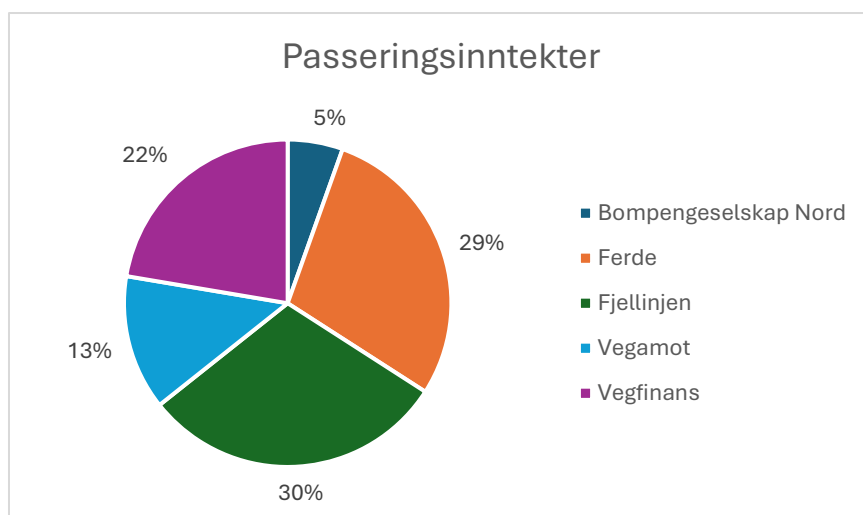
År	Antall bompengeprosjekter				
	0 - 20 kr	20 - 40 kr	40 - 60 kr	60 - 80 kr	≥ 80 kr
2015	13	19	11	3	11
2016	18	19	12	4	7
2017	17	18	12	4	7
2018	17	19	10	4	7
2019	19	21	8	4	7
2020	18	25	8	4	6
2021	19	22	8	5	2
2022	19	18	10	4	2
2023	24	16	9	3	3
2024	22	17	11	1	4

Tabell 23 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Hvordan prosjektene er definert er listet i Tabell 49 og ytterligere beskrevet i kapittel 2.2.1. På grunn av oppstart innkreving i flere bomringer, har inntektene i denne kategorien økt i perioden 2017–2019. Etter en periode der inntektene i bomringene var påvirket av koronatiltakene, økte de igjen i årene 2022–2024, også påvirket av oppstart av innkreving i Bypakke Ålesund, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2/3, Bypakke Tenk Tromsø og Bypakke Nedre Glomma fase 2. Det har vært oppstart av flere riksvegprosjekter, i tillegg til at man ser en effekt fra oppheving av koronatiltakene for flere av disse prosjektene også. For fylkesvegprosjekter har det vært en reduksjon i 2021 og 2022 etter at innkrevingen i flere prosjekter ble avsluttet i 2021, i tillegg til at Fosenpakken mottok tilskudd mot å redusere takstene. I 2024 var det størst inntektsøkning kategorien for bomringer, og det er forventet kun små endringer i fordelingen av inntektene i 2025 og 2026.

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

	Bomringer		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Passerings-inntekter	Andel	Passerings-inntekter	Andel	Passerings-inntekter	Andel
2015	5 263	57,6 %	3 058	33,5 %	814	8,9 %
2016	5 446	56,8 %	3 346	34,9 %	799	8,3 %
2017	5 859	57,6 %	3 503	34,4 %	815	8,0 %
2018	6 490	61,2 %	3 304	31,1 %	817	7,7 %
2019	7 306	63,9 %	3 294	28,8 %	829	7,3 %
2020	7 112	62,6 %	3 353	29,5 %	896	7,9 %
2021	7 227	61,6 %	3 683	31,4 %	819	7,0 %
2022	8 061	63,4 %	3 899	30,7 %	753	5,9 %
2023	9 109	62,1 %	4 684	31,9 %	869	5,9 %
2024	9 799	63,4 %	4 785	30,9 %	883	5,7 %

Figur 9 viser hvordan de totale passeringsinntektene i 2024 var fordelt mellom bompengeselskapene.



Figur 9 – Fordeling av passeringsinntektene mellom bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

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

Tabell 24 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2024 for bomringer, fylkes- og riksvegprosjekter var fordelt på de ulike bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

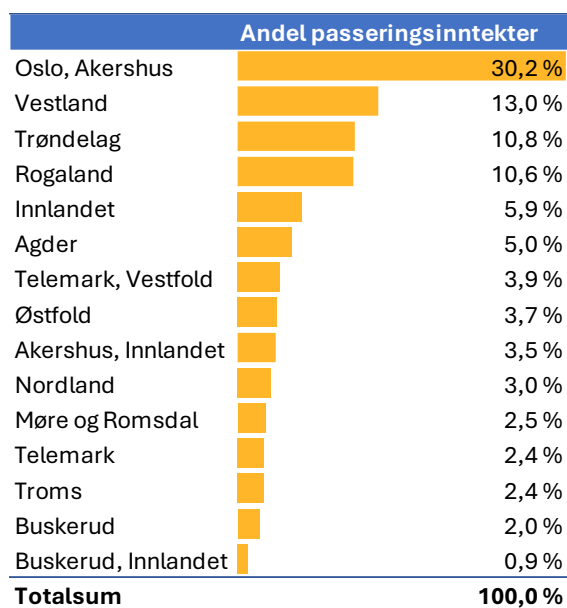
Bompengeselskap	Bomringer	Fylkesvegprosjekter	Riksvegprosjekter
Bompengeselskap Nord	5,7 %	8,0 %	4,4 %
Ferde	27,3 %	46,3 %	28,1 %
Fjellinjen	47,7 %	0,0 %	0,0 %
Vegamot	12,3 %	35,2 %	11,5 %
Vegfinans	7,0 %	10,5 %	56,0 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %

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

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

	Bompengeselskap Nord	Ferde	Fjellinjen	Vegamot	Vegfinans
Bomringer	66,6 %	60,4 %	100,0 %	58,3 %	19,8 %
Fylkesvegprosjekter	8,4 %	9,2 %	0,0 %	15,1 %	2,7 %
Riksvegprosjekter	25,0 %	30,4 %	0,0 %	26,7 %	77,5 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Figur 10 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom fylkene, i henhold til hvordan fylkesinndelingen var i 2024. Enkelte prosjekter går over fylkesgrenser, så i noen tilfeller er to fylker oppgitt. Det var mest inntekter i Oslo og Akershus, etterfulgt av Vestland, Trøndelag og Rogaland. I 2024 var det bompengeneinnkreving i alle fylker, med unntak av Finnmark.



Figur 10 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene i 2024. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

2.4 Driftskostnader

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

I 2024 var det 56 bompengeprojekter som hadde innkreivning av bompenger. Driftskostnadene for disse bompengeprojektene var 937 millioner kroner uten avskrivninger og 1 057 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 26 viser utviklingen fra 2015–2024 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 27 viser sum for driftskostnadene eksklusive og inklusive avskrivninger på varige driftsmidler, i tillegg til sum for driftskostnader som er eksklusive både avskrivninger og tap på krav. Fra og med 2020 er det gjort noen endringer i rapporteringen fra bompengeselskapene for å sikre at tallene er mest mulig sammenlignbare mellom selskapene. Dette har ført til at deler av kostnadene er flyttet mellom kostnadspostene lønns- og administrasjonskostnader og innkreivingskostnader. Denne endringen har ingen innvirkning på de totale driftskostnadene, men har ført til at disse kostnadspostene ikke er sammenlignbare med tidligere år.

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

År	Lønns- og adm.-kostnader	Innkrevings-kostnader	Tap på krav	Andre drifts-kostnader	Avskrivninger på varige driftsmidler
2015	128 405	507 597	84 694	40 270	158 018
2016	122 907	543 609	74 901	7 921	53 601
2017	128 350	515 853	90 122	32 938	52 015
2018	122 810	568 179	100 379	801	54 410
2019	124 123	577 839	176 209	840	89 121
2020	186 044	567 597	141 338	6 806	106 961
2021	201 159	590 908	128 715	1	122 503
2022	158 617	526 188	215 233	-	136 046
2023	165 716	576 055	185 484	-	138 506
2024	164 615	604 527	167 695	-	120 211

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

År	Sum driftskostnader ekskl. tap på krav og avskrivninger	Sum driftskostnader ekskl. avskrivninger	Sum driftskostnader
2015	676 272	760 966	918 984
2016	674 437	749 338	802 938
2017	677 141	767 263	819 278
2018	691 789	792 168	846 578
2019	702 801	879 010	968 131
2020	760 447	901 785	1 008 747
2021	792 067	920 783	1 043 286
2022	684 805	900 038	1 036 084
2023	741 771	927 256	1 065 761
2024	769 142	936 837	1 057 048

Hvis man ser på de totale driftskostnadene i perioden 2015–2024, var det en stor reduksjon fra 2015 til 2016. I perioden 2016–2018 holdt driftskostnadene seg stabile, før de økte i 2019 og i perioden 2019–2024 holdt seg stabile. Årsaken til at kostnadene i 2015 var på dette nivået skyldes AutoPASS Grindgut-prosjektet. Etter at avtalen for å utvikle et nytt sentralsystem, AutoPASS Grindgut, ble hevet, ble bompengeselskapene anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive aktiverte kostnader tilknyttet dette prosjektet¹⁸. De totale driftskostnadene i 2015, inklusive avskrivninger, er derfor ikke sammenlignbare med påfølgende år.

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

¹⁸ 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.

driftskostnadene totalt sammenlignet med 2021. Dette skyldes større reduksjoner i både lønns- og administrasjonskostnader og innkrevingskostnader. Avskrivninger økte noe, som skyldes en økning i de fleste prosjektene. Dette skyldes i stor grad et helt års avskrivning av nye systemløsninger som ble innført i 2021. I 2023 og 2024 har det totalt sett kun vært mindre endringer, men vi ser en reduksjon i tap på krav for begge årene, i tillegg til en reduksjon i avskrivninger i 2024.

Det var en økning i innkrevingskostnadene fra 2022 til 2023 og fra 2023 til 2024, på henholdsvis om lag 21 og 11 mill. 2024-kr. Innkrevingskostnadene inkluderer utstedergodtgjørelse, som er på 1,75 prosent av netto akseptert transaksjonsbeløp mellom AutoPASS-utsteder og operatør, i henhold til utstederforskriften. Det vil si at kostnader til utstedergodtgjørelse vil øke ved økte inntekter og andel kjøretøy med AutoPASS-avtale. Etter utskillelse av utsteder har dette blitt en betydelig andel av driftskostnadene til bompengeselskapene, og det er en kostnad som bompengeselskapene i liten grad kan påvirke. Tabell 28 viser totalkostnader for utstedergodtgjørelse i perioden 2019–2024. Utskillelsen av utstedere fra bompengeselskapene startet i 2020 og pågikk til 2022.

Tabell 28 - Kostnader til utstedergodtgjørelse, oppgitt i løpende 1 000 kr, i tillegg til utstedergodtgjørelsen som andel av både innkrevingskostnader og totalsum for driftskostnader. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Utstedergodtgjørelse	Andel av innkrevingskostnader	Andel av sum driftskostnader
2019	96 080	17 %	10 %
2020	159 599	28 %	16 %
2021	202 449	34 %	19 %
2022	235 336	45 %	23 %
2023	270 043	47 %	25 %
2024	291 273	48 %	28 %

En annen kostnadspost som er inkludert i innkrevingskostnadene, er kostnader som ble belastet bompengeselskapene av Statens vegvesen, til utvikling og drift av nye systemløsninger. I 2024 var overgang til nye systemløsninger gjennomført, og kostnadene var i hovedsak tilknyttet drift. Disse var til sammen for bompengeselskapene på om lag 111 millioner kroner. Dette utgjorde 10,5 prosent av de totale driftskostnadene og 18 prosent av innkrevingskostnadene.

Etter utskillelse av utstedervirksomheten i bompengeselskapene, er det utsteder som krever inn bompenger fra kunder med brukeravtale. Dette har ført til en reduksjon i kostnader knyttet til administrasjon og fakturering. Dette har også ført til at det ikke lenger er risiko for tap på krav mot avtalekunder, og det avsettes ikke for forventet tap for inntekter som kommer fra utsteder. Kostnadsposten tap på krav hadde likevel en betydelig økning i 2022, før den gikk ned igjen i 2023 og 2024. Dette har flere årsaker. En høyere omsetning fra kunder uten brukeravtale (fullpriskunder) har gitt en økt avsetning for tap på krav, og skyldes blant annet at etter koronarestriksjonene ble opphevet økte antall fullprispasseringer med utenlandsregistrerte kjøretøy. Utstedernes terminering av brukeravtaler med kunder med betalingsutfordringer har også bidratt til økningen, ettersom dette innebærer at disse blir fullpriskunder. I tillegg har enkelte selskap endret sin modell for vurdering av tap på krav, som har hatt innvirkning på totalt avsatt beløp. I 2024 har det vært en helårseffekt etter innføring av timesregel for alle, jf. 1.1.3.6, og dette har ført til lavere fakturert beløp til fullpriskunder, som igjen har ført til lavere beløp som er sendt til inkasso.

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

Statens vegvesen var tidligere eier av vegkantutstyret til alle bompengeprojektene, og var ansvarlig for anskaffelsene av dette utstyret. I slutten av 2019 ble eksisterende vegkantutstyr og tilhørende avtaler overført til de regionale bompengeselskapene. På grunn av dette eierforholdet var det ulik praksis mellom bompengeselskapene når det gjelder avskrivninger av utstyret. Dette har ført til variasjoner i tiden som utstyret har vært avskrevet over og om det i hele tatt har blitt gjort, og dette har da også ført til konsekvenser for totalsummen for driftskostnader. På bakgrunn av dette er det mest hensiktsmessig å utelukke avskrivningene når man skal se på utviklingen av driftskostnadene.

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

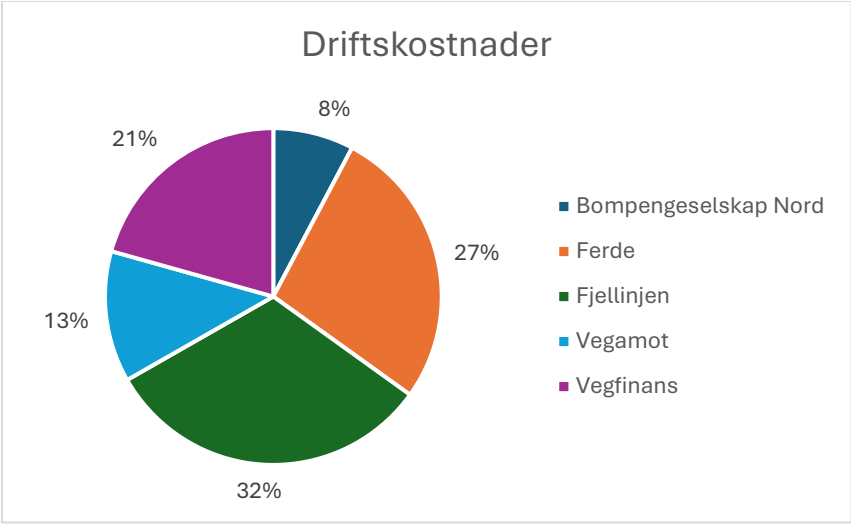
Tabell 29 – Tap på krav som andel av passeringsinntekter og som andel av driftskostnader ekskl. og inkl. avskrivninger. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Tap på krav som andel av passeringsinntekter	Tap på krav som andel av driftskostnader, ekskl. avskrivninger	Tap på krav som andel av driftskostnader, inkl. avskrivninger
2015	0,9 %	11 %	9 %
2016	0,8 %	10 %	9 %
2017	0,9 %	12 %	11 %
2018	0,9 %	13 %	12 %
2019	1,5 %	20 %	18 %
2020	1,2 %	16 %	14 %
2021	1,1 %	14 %	12 %
2022	1,7 %	24 %	21 %
2023	1,3 %	20 %	17 %
2024	1,1 %	18 %	16 %

På grunn av utfordringene med sammenligning av resultatene for tap på krav og avskrivninger, er utvikling av driftskostnader eksklusive disse to postene oppgitt i Tabell 27. Denne summen inkluderer da kostnadene knyttet til lønn, administrasjon og innkreving. Det er innkreivingskostnadene som utgjør den største andelen av de totale driftskostnadene. Hvis man

sammenligner driftskostnader eksklusive avskrivninger og tap på krav mellom 2023 og 2024, har kostnadene økt med om lag 4 mill. 2024-kr. Hvis man utelukker kostnader til utstedergodtgjørelse, har det vært en reduksjon med om lag 8 mill. 2024-kr.

Figur 11 viser fordelingen av driftskostnadene mellom de regionale bompengeselskapene i 2024. Figuren viser totale driftskostnader, inklusive avskrivninger.



Figur 11 – Fordeling av driftskostnader mellom bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

2.4.1 Driftskostnader pr. passering

Tabell 30 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering i perioden 2015-2024. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og er beregnet fra alle bompengeprosjekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er oppgitt i tusen 2024-kroner. Driftskostnad pr. passering for alle bompengeprosjekter med innkreving var 0,92 kroner i 2024, en reduksjon på fem øre sammenlignet med 2023.

Tabell 30 – Oversikt over antall (1 000) passeringer, driftskostnader og driftskostnad pr. passering, oppgitt i 2024-kroner. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Antall passeringer (1 000)	Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) (1 000 2024-kr)	Gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering (2024-kr)
2015	591 119	1 227 763	2,08
2016	638 229	1 035 449	1,62
2017	654 971	1 037 493	1,58
2018	656 486	1 043 384	1,59
2019	880 228	1 167 349	1,33
2020	986 114	1 201 146	1,22
2021	980 273	1 200 542	1,22
2022	1 048 450	1 127 206	1,08
2023	1 131 971	1 098 655	0,97
2024	1 151 782	1 057 048	0,92

Hvis man beregner driftskostnad pr. passering uten avskrivninger, får man 0,81 kroner for alle prosjektene med innkreving. Dette nøkkeltallet har gradvis blitt redusert i perioden 2015–2024,

se Tabell 31. I denne tabellen er også driftskostnad pr. passering beregnet hvor man kun har inkludert kostnader knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader. Kostnader til tap på krav og avskrivninger er dermed utelatt. Dette var på 0,67 kroner i 2024, og man ser her en reduksjon omtrent hvert år i denne perioden. Etter tre år med stabile tall på dette nøkkeltallet for årene 2019–2021, var det en reduksjon på 24 prosent fra 2021 til 2022, og igjen en mindre reduksjon i både 2023 og 2024.

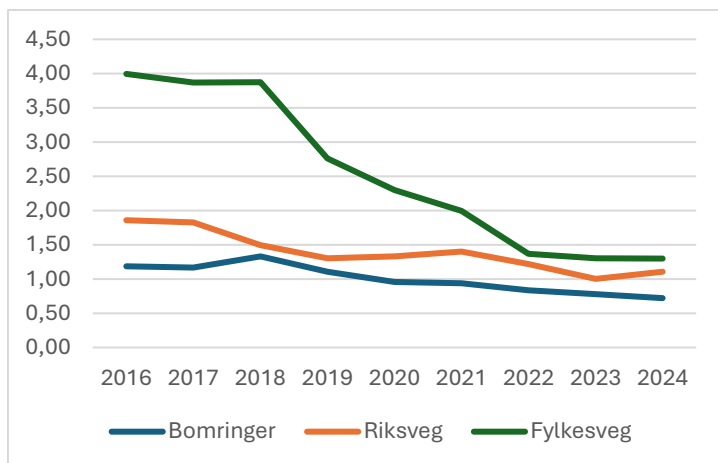
Tabell 31 – Driftskostnad pr. passering, ekskl. avskrivninger og tap på krav. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2024-kr	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger og tap på krav) pr. passering, 2024-kr
2015	1,72	1,53
2016	1,51	1,36
2017	1,48	1,31
2018	1,49	1,30
2019	1,20	0,96
2020	1,09	0,92
2021	1,08	0,93
2022	0,93	0,71
2023	0,84	0,68
2024	0,81	0,67

Som sett i Tabell 10 skjer de fleste passeringer i bomringer og det er færrest passeringer i fylkesvegprosjektene. Hvis man ser på driftskostnadene separat for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter, har det vært store forskjeller i kostnad (eksklusive avskrivninger) pr. passering. For bomringene var driftskostnadene pr. passering i 2024 på 0,72 kroner, for riksvegprosjekter 1,11 kroner og for fylkesvegprosjekter 1,30 kroner. Tabell 32 viser utvikling på disse tallene i perioden 2016–2024, og vi ser i Figur 12 at forskjellene mellom de ulike kategoriene gradvis har blitt mindre i løpet av denne perioden.

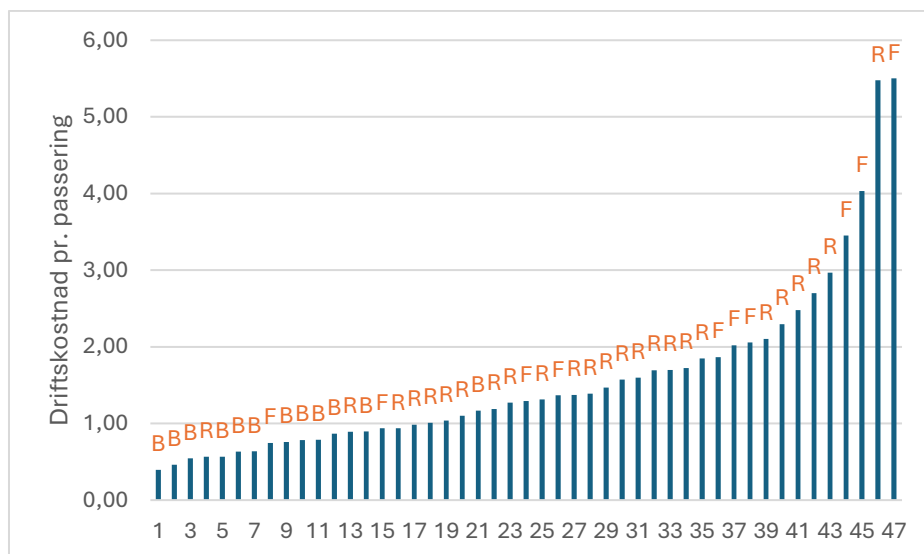
Tabell 32 – Driftskostnader pr. passeringer, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2024-kr. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2024-kr		
	Bomringer	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	1,19	1,86	3,99
2017	1,17	1,83	3,87
2018	1,33	1,49	3,87
2019	1,11	1,30	2,76
2020	0,96	1,33	2,30
2021	0,94	1,40	1,99
2022	0,84	1,22	1,37
2023	0,78	1,00	1,30
2024	0,72	1,11	1,30



Figur 12 – Utvikling på driftskostnader pr. passering, ekskl. avskrivninger, for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2024-kr. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og det har også vært disse prosjektene som har lavest årstdøgntrafikk. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årstdøgntrafikk, og det er også i disse driftskostnadene pr. passering er lavest. Figur 13 viser kostnad pr. passering (eksklusive avskrivninger) for alle prosjekter med innkreving hele året, og som kun hadde innkreving i bomstasjon på veg. Det er spesifisert om prosjektet er en bomring (B), riks (R)- eller fylkesvegprosjekt (F). Som vi ser fra figuren har i underkant av 80 prosent av prosjektene en kostnad pr. passering på under to kroner, og blant disse er alle bomringene. Halvparten av fylkesvegprosjektene har en kostnad pr. passering på over to kroner.



Figur 13 – Driftskostnad pr. passering (eksklusive avskrivninger) pr. prosjekt for 2024. Om prosjektet er en bomring (B), et riksvegprosjekt (R) eller fylkesvegprosjekt (F) er spesifisert. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Som beskrevet over, er driftskostnader pr. passering lavest for de prosjektene som har et høyt antall passeringer. Antall passeringer økte med 34 prosent fra 2018 til 2019 og med 12 prosent fra 2019 til 2020. Det var kun små forskjeller fra 2020 til 2021, mens det var årlige økninger på sju til åtte prosent fra 2021 til 2023, og en mindre økning på 2 prosent fra 2023 til 2024. Økningen fra 2019 var i hovedsak på grunn av oppstart av Oslopakke 3 trinn 2. I tillegg bidro oppstart av Bypakke Bergen og Bypakke Nord-Jæren. Likevel om det har vært en økning i antall passeringer,

har det vært små årlige reduksjoner i driftskostnader totalt sett fra 2020. Stordriftsfordelene har også ført til en betydelig reduksjon i driftskostnader pr. passering. En innføring av store bomringer og flere bomstasjoner vil føre til flere passeringer. De fleste passeringer på landsbasis vil dermed være i byområdene, og som en konsekvens vil dette nøkkeltallet reduseres.

2.4.2 Driftskostnader som andel av passeringsinntekter

Tabell 33 viser en oversikt over passeringsinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringsinntektene i perioden 2015–2024, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter var i 2024 på 6,8 prosent, og var til sammenligning på 7,3 prosent i 2023.

Tabell 33 – Oversikt over passeringsinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringsinntektene, inkludert avskrivninger. Tallene er oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Passeringsinntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter
2015	9 135 387	918 984	10,1 %
2016	9 590 858	802 938	8,4 %
2017	10 176 879	819 278	8,1 %
2018	10 612 183	846 578	8,0 %
2019	11 430 073	968 131	8,5 %
2020	11 361 838	1 008 747	8,9 %
2021	11 728 941	1 043 286	8,9 %
2022	12 712 737	1 036 084	8,1 %
2023	14 661 558	1 065 761	7,3 %
2024	15 466 564	1 057 048	6,8 %

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av passeringsinntektene på 6,1 prosent. Se Tabell 34 for resultater fra 2015–2024. Tabell 34 inneholder resultater for driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter, i tillegg til inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jf. kapittel 1.1.6. Kun riksvegprosjekter utenfor byområder er inkludert i denne tilskuddsordningen, og disse har satt ned takstene for å motta dette tilskuddet, som igjen har hatt en innvirkning på passeringsinntektene. Det har da, som resultat, innvirkning på dette nøkkeltallet. Dette betyr også at tilskuddene er ulikt fordelt mellom de regionale bompengeselskapene ettersom selskapene har nokså ulik prosjektportefølje, jf. Figur 3, og det er en ulik fordeling av bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter mellom de ulike bompengeselskapene, som oppgitt i Tabell 49. Det var først i 2019 at dette tilskuddet ble skilt ut i årsregnskapene og i rapporteringen fra alle bompengeselskap. Før 2019 ble dette gjort noe forskjellig mellom de ulike selskapene.

Tabell 34 – Driftskostnader (ekskl. avskrivninger og ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av passeringsinntekter for perioden 2015–2024, og driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, for 2019–2024. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Driftskostnader (ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av passeringsinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter	Driftskostnader (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og tilskudd	Driftskostnader (inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og tilskudd
2015	7,4 %	8,3 %	-	-
2016	7,0 %	7,8 %	-	-
2017	6,7 %	7,5 %	-	-
2018	6,5 %	7,5 %	-	-
2019	6,1 %	7,7 %	7,3 %	8,1 %
2020	6,7 %	7,9 %	7,4 %	8,3 %
2021	6,8 %	7,9 %	7,5 %	8,4 %
2022	5,4 %	7,1 %	6,8 %	7,8 %
2023	5,1 %	6,3 %	6,1 %	7,0 %
2024	5,0 %	6,1 %	5,8 %	6,6 %

Det er store forskjeller på bompengeneinnkrevingen i bomringene og de strekningsvise prosjektene på riks- og fylkesveg. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter for disse tre kategoriene er oppgitt i Tabell 35 for perioden 2016–2024.

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

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter		
	Bomringer	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	7,0 %	8,3 %	10,9 %
2017	6,8 %	8,2 %	10,5 %
2018	7,2 %	7,3 %	10,7 %
2019	8,1 %	6,7 %	7,8 %
2020	8,4 %	6,7 %	8,7 %
2021	8,3 %	6,8 %	8,7 %
2022	7,6 %	6,1 %	6,4 %
2023	7,2 %	4,8 %	5,8 %
2024	6,6 %	5,0 %	6,1 %

For riksvegprosjektene har driftskostnad (ekskl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter hatt en årlig reduksjon fra 2016–2020, og igjen i 2022 og 2023, før en mindre økning i 2024. For fylkesvegprosjektene har dette nøkkeltallet variert mer, og det fikk en kraftig reduksjon i både 2019 og 2022–2023. For bomringene har det vært en årlig økning i perioden 2017–2020, før det ble en reduksjon fra 2021–2024. Det er en mer utbredt bruk av rabattordninger i bypakkene, spesielt timesregel. I tillegg har en betydelig andel passeringer i flere bomringer ikke blitt belastet bompenger ettersom de var registrert som nullutslippskjøretøy. Ettersom mange prosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy de siste årene, har andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger blitt redusert. Likevel om nullutslippskjøretøy betaler for passeringer i bomstasjonene, er takstene lavere enn for takstene i takstgruppe 1 for konvensjonelle kjøretøy, og disse genererer derfor mindre inntekter pr. passering. I 2024 var 47 prosent av passeringene i bomringene ikke belastet bompenger, jf.

kapittel 2.2.3. Det har da innvirkning på inntektene og at andelen driftskostnader av passeringsinntekter var høyere i bomringer enn i riksvegprosjekter, likevel om driftskostnad pr. passering var lavest i bomringene. Oslopakke 3 gjennomførte store endringer i sitt innkrevningssystem i 2019, og dette førte til en vesentlig økning i antall passeringer. Denne endringen førte også til en økning i driftskostnader, men det var kun en liten økning i passeringsinntektene dette året. På grunn av størrelsen på dette prosjektet, vil det da ha en betydelig innvirkning på totalresultatet, i tillegg til dette nøkkeltallet spesifisert for bypakker.

2.5 Lån- og innskuddsforvaltning

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

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

2.5.1 Lånegjeld og finanskostnader og -inntekter

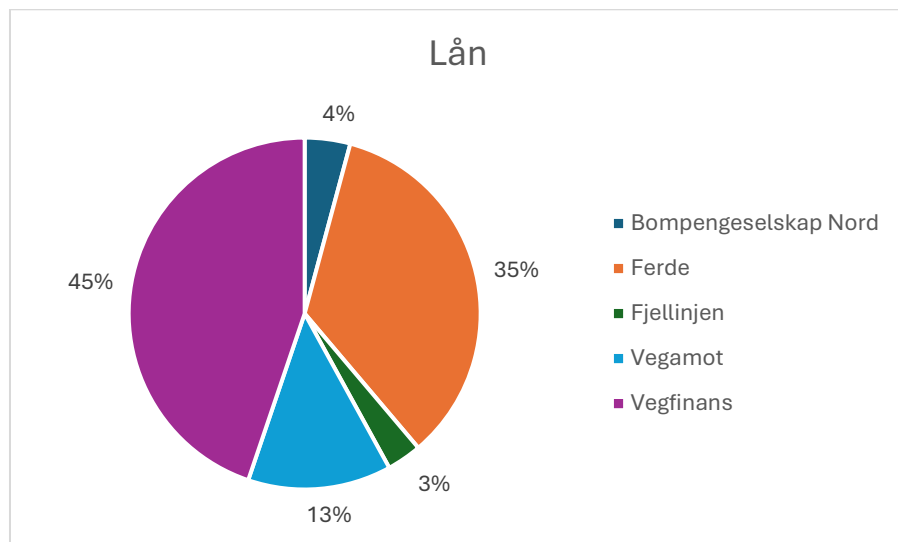
Ved utgangen av 2024 var det 51 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkrevning, hadde avsluttet bompengennkrevningen, eller var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde enda ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var på 72,0 milliarder kroner, som er en økning på 7,8 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 36 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2015–2024.

Tabell 36 – Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Antall prosjekter	Lånegjeld pr. 31.12 (1 000 kr, løpende)
2015	52	48 434 525
2016	50	51 948 048
2017	59	55 862 836
2018	64	58 164 056
2019	61	61 193 901
2020	55	63 124 297
2021	46	60 938 561
2022	47	59 468 190
2023	50	64 186 261
2024	51	71 958 632

I den siste tiårsperioden fra 2015–2024, er gjennomsnittlig økning pr. år i bompengeselskapenes lån på om lag 2,9 milliarder kroner.

Figur 14 viser fordelingen av totalsummen av alle lån pr. 31.12.2024 mellom bompengeselskapene.



Figur 14 – Fordeling av totalsummen av bompengeselskapenes lån pr. 31.12.2024. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Totale finanskostnader i 2024 utgjorde 2,4 milliarder kroner, mens finansinntektene var på 458 millioner kroner. Netto finanskostnader var på 2,0 milliarder kroner, som er en økning på 306 millioner kroner sammenlignet med 2023. Se Tabell 37 for detaljer og en oversikt over finanskostnader og –inntekter i perioden 2015–2024. Økningen i finansinntekter i perioden 2020–2022 skyldes gevinst ved salg av utstedervirksomhetene til alle bompengeselskapene, og det var i 2022 og 2023 en økning i innskuddsrentene. Utstedervirksomheten til Fjellinjen ble solgt i 2020, Ferde og Vegamot i 2021, og Vegfinans og Bompengeselskap Nord i 2022¹⁹. Til sammen utgjorde dette 809 millioner kroner. Bompengeselskapene har ikke ført disse inntektene på samme måte i sine årsregnskap. De er i denne rapporten oppgitt som finansinntekter i stedet for andre driftsinntekter, og er dermed håndtert likt for alle bompengeselskapene. Det vil derfor forekomme avvik sammenlignet med årsregnskapene for enkelte av selskapene. På grunn av gevinsten ved salg av utstedervirksomhetene er det ikke hensiktsmessig å sammenligne netto finanskostnader for 2020–2022 med tidligere eller senere år eller mellom de enkelte bompengeselskapene.

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

Tabell 37 – Utvikling i finanskostnader og –inntekter, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Antall prosjekter	Finanskostnader (1 000 kr)	Antall prosjekter	Finansinntekter (1 000 kr)	Netto finanskostnader (1 000 kr)
2015	51	1 329 565	60	123 495	1 206 070
2016	51	1 297 707	60	105 027	1 192 680
2017	59	1 283 654	66	78 950	1 204 704
2018	62	1 309 997	66	61 560	1 248 438
2019	66	1 608 827	70	82 552	1 526 274
2020	66	1 631 091	67	272 239	1 358 852
2021 ²⁰	63	1 060 922	64	478 470	582 452
2022	50	1 431 965	56	419 355	1 012 610
2023	49	2 080 892	58	397 127	1 683 765
2024	49	2 448 041	60	458 352	1 989 689

Bompengeselskapene har en aktiv forvaltning av sine låneporteføljer, der de ser etter de beste og mest konkurransedyktige finansieringsløsningene som tilbys i markedet for å minimere finanskostnadene. Selskapene låner i markedet ved å utstede sertifikat- og obligasjonslån, i tillegg til opptak av ordinære lån. Fastrentelån og rentebytteavtaler blir brukt for å redusere renterisikoen. Andelen av lånene som er sikret til fast rente varierer noe mellom de ulike selskapene, men ligger mellom 30–100 % for de enkelte bompengeprojektene i 2024, der de fleste har en sikringsgrad mellom 40–70 %. De siste årene har enkelte av selskapene utstedt grønne lån/obligasjoner, mens andre ser på mulighetene for å gjøre dette. Grønne lån og obligasjoner gir vanligvis lavere rente enn vanlige lån og obligasjoner. For å øke andelen av grønn finansiering må man ha kvalifiserte prosjekter/deler av prosjekter som er innenfor det grønne rammeverket. Dette kan være infrastruktur knyttet til kollektivtransport, som f.eks. Bybanen i Bergen, og gang- og sykkelveier.

2.5.2 Rentevilkår

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

Rentevilkår pr. 31.12.2024 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 51, der det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til projektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte projektene fordeler sin låneportefølje på flere lån, er oppgitt rente vektet ut fra størrelsen på de enkelte lånene tilknyttet projektet.

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapenes samlede lån pr. 31.12.2024 var 4,95 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de projektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 4,33 prosent.

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

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene til de ulike prosjektene, var gjennomsnittlig lånerente 4,94 prosent, og 4,25 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2015–2024 er gitt i Tabell 38 og Tabell 39.

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

År	Vektet effektiv lånerente				
	< 2 %	2 – 3 %	3 – 4 %	4 – 5 %	≥ 5 %
2015	45	4	1	5	1
2016	40	9	1	4	2
2017	52	3	2	1	1
2018	50	10	2	1	1
2019	14	44	1	2	0
2020	54	1	0	0	0
2021	42	4	0	0	0
2022	0	3	39	5	0
2023	0	1	3	10	36
2024	0	1	3	13	34

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

År	Effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer)				
	< 2 %	2 – 3 %	3 – 4 %	4 – 5 %	≥ 5 %
2015	20	8	11	12	5
2016	20	6	13	11	5
2017	24	12	12	3	7
2018	28	12	13	8	3
2019	10	30	11	8	2
2020	34	15	3	1	2
2021	29	14	1	2	0
2022	0	8	33	5	1
2023	0	1	12	29	8
2024	0	1	11	34	5

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2015–2024 er oppgitt i Tabell 40. Man ser her at de beregnede gjennomsnittlige lånerentene er lavere i 2020 enn i foregående år.

Finansmarkedene ble berørt av koronapandemien, og i mars og april dette året var det en sterk økning i lånerentene. Styringsrenten ble satt til null, og i løpet av året falt rentenivået. Dette bidro til lavere finanskostnader, og motvirket dermed noe av inntektsbortfallet på grunn av redusert trafikk som følge av koronatiltakene i både 2020 og 2021. I 2022 og 2023 økte derimot rentene i markedet, som førte til en høyere gjennomsnittlig rente for bompengeselskapene. Rentesikring på deler av gjelden har bidratt til å dempe totaleffekten fra de økende rentene. Rentenivået i 2024 har vært på tilsvarende nivå som ved utgangen av 2023.

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

År	Gjennomsnittlig effektiv lånerente pr. 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente pr. 31.12	Gjennomsnittlig effektiv lånerente pr. 31.12, inkl. sikringer	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente pr. 31.12, inkl. sikringer
2015	2,08 %	2,02 %	3,12 %	3,21 %
2016	2,16 %	2,13 %	3,10 %	3,18 %
2017	1,73 %	1,71 %	2,74 %	2,85 %
2018	1,91 %	1,93 %	2,67 %	2,86 %
2019	2,27 %	2,40 %	2,79 %	2,92 %
2020	1,02 %	1,07 %	1,87 %	1,92 %
2021	1,37 %	1,40 %	1,90 %	1,95 %
2022	3,64 %	3,63 %	3,42 %	3,34 %
2023	4,96 %	4,93 %	4,36 %	4,20 %
2024	4,95 %	4,94 %	4,33 %	4,25 %

2.5.3 Innskudd og innskuddsvilkår

Bompengeselskapene hadde totalt 6,6 milliarder kroner i bankinnskudd og andre finansielle plasseringer pr. 31.12.2024. Dette er en økning på om lag 1,1 milliarder kroner sammenlignet med 2023. Det meste av innskuddene er tilknyttet bompengepakker med pågående bygging av vegprosjekter og dermed løpende rekvireringer fra oppdragsgiver. I tillegg bidrar prosjekter som fortsatt er under bygging og har enda ikke startet innkreving, og dermed er i en fase der de tar opp lån. Dette viser til status ved utgangen av året, og det er vanlig at totale innskudd varierer gjennom året. Variasjonene er forårsaket av tidspunkt for rekvisisjoner fra oppdragsgiver for utbyggingsprosjektene, i tillegg til låneopptak og låneforfall.

Tabell 41 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2015–2024.

Tabell 41 – Utvikling i bompengeselskapenes innskudd, oppgitt i løpende 1 000-kroner. Inkluderer også andre finansielle investeringer/plasseringer. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

År	Antall prosjekter	Sum innskudd pr. 31.12 (1 000 kr)
2015	53	5 066 621
2016	58	5 613 370
2017	64	5 105 265
2018	67	3 432 224
2019	71	3 270 381
2020	57	5 610 992
2021	59	7 284 057
2022	56	6 152 023
2023	53	5 512 090
2024	57	6 594 826

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 5,15 prosent pr. 31.12.2024. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 5,24 prosent. Tabell 42 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2015–2024. Tabell 43 viser en oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2015–2024.

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

År	Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente pr. 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv innskuddsrente pr. 31.12
2015	1,26 %	1,54 %
2016	1,12 %	1,36 %
2017	0,97 %	0,99 %
2018	1,12 %	1,20 %
2019	1,77 %	1,79 %
2020	0,68 %	0,56 %
2021	1,41 %	1,47 %
2022	3,73 %	3,80 %
2023	5,22 %	5,27 %
2024	5,15 %	5,24 %

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

År	Innskuddsrente			
	< 1 %	1 – 2 %	2 – 3 %	≥ 3 %
2015	20	28	11	0
2016	23	33	5	0
2017	46	14	0	1
2018	15	49	1	0
2019	5	48	17	0
2020	56	0	0	0
2021	0	58	0	0
2022	0	0	0	56
2023	0	0	0	53
2024	0	0	0	57

2.6 Status på innkrevingstid

I 2024 ble bompengeinnkrevingen avsluttet for prosjektene E6 Øyer – Tretten og fv 45 Gjesdal. I tillegg ble innkrevingen for fase 2 i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen avsluttet, og samtidig startet innkrevingen for fase 3. En kort beskrivelse av innkrevingsperiodene for E6 Øyer – Tretten og fv 45 Gjesdal:

- E6 Øyer – Tretten: Bompengeinnkrevingen startet 17. desember 2012 og finansierte strekningen E6 Øyer – Tingberg – Tretten i tidligere Oppland fylke, jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009). Det var fra oppstart av innkrevingen to bomstasjoner, med planlagt innkrevingstid i 15 år, hvor en var plassert på ny E6 og den andre på sideveien (gammel E6). Bomstasjonen på sidevei ble fjernet i 2021, etter tildeling av tilskudd ved behandling av statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021). Bompengeinnkrevingen i den siste bomstasjonen ble avsluttet 8. februar 2024, etter en innkrevingsperiode på 11 år.
- Fv 45 Gjesdal: Bompengeinnkrevingen startet 15. februar 2004 og finansierte flere delprosjekter på fv 45 i Gjesdal kommune i Rogaland, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003) og Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Bompengeinnkrevingen ble senere utvidet med flere

delprosjekter på strekningen, jf. Prop. 127 S (2009–2010) og Innst. 328 S (2009–2010). Innkrevingen foregikk i én bomstasjon, som var en av de første automatiske bomstasjonene i Norge. Etter eksakt 20 år ble innkrevingen avsluttet i 2024.

Tabell 52 viser tidspunkt for avslutning av bompengeneinnkrevingen som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet avslutningstidspunkt i henhold til prosjektenes status i juni 2025.

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

- E6 Ringeby – Otta (strekningen Frya – Sjoa): Inntektene for E6 Ringeby – Otta har vært lavere enn forventet og prognosene viser at selv etter innføring av betaling for nullutslippskjøretøy fra november i 2021, samt ekstraordinært tilskudd på 231,5 mill. kr bevilget i 2022, vil prosjektet ha behov for ett år utvidet innkrevingsstid. Hovedårsaken er lavere trafikk enn forutsatt og en høyere andel trafikk enn beregnet har flyttet over til sideveg hvor det er lavere takst. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkreving i inntil fem år. Det har ikke vært politisk vilje til å øke takstene utover KPI-justering og bompengeselskapet er da låst med hensyn til virkemiddel for å øke inntektene til prosjektet. Det ble imidlertid fra og med 15. oktober 2024 foretatt en KPI-justering av takstene, og samtidig økte betalingen for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 fra 50 prosent til 70 prosent av ordinære takster etter brikkerabatt.
- Rv 7/rv 13 Hardangerbrua: Trafikken og inntektene har vært mye lavere enn forventet siden oppstart av innkrevingen. Prosjektet ble i 2020 tildelt tilskudd mot reduksjon av takstene med 20 prosent, jf. Prop. 1 S (2019–2020) og Innst. 13 S (2019–2020). I Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022) ble prosjektet tildelt 180 millioner til nedbetaling av gjeld. Takstene ble prisjustert i november 2022, og betaling for nullutslippskjøretøy ble innført i 2019. Med disse endringene ble det beregnet at det er nødvendig med innkreving til 2030, to år etter forutsatt nedbetalingsår. Stortingsproposisjonen åpner for utvidet innkrevingsstid på inntil fem år og en økning av takstene på inntil 20 prosent. I mai 2023 godkjente Vegdirektoratet søknad fra bompengeselskapet om forlengelse av bompengeneinnkrevingen på inntil to år, til 2030. Basert på dagens forutsetninger vil Hardangerbrua nedbetale lånene i 2029, rundt ett år før den forlengede innkrevingsperioden.

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

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser angitt i 2025, avslutte bompengeneinnkrevingen i henhold til nedbetalingstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se detaljer i Tabell 52.

Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojektene er beskrevet i kapittel 1.1.5, i tillegg til Tabell 56. Bompengeselskapet har ansvaret for å følge opp økonomien i de enkelte prosjektene. Bompengeselskapet skal under innkrevingsperioden vurdere om nedbetaling av eventuelle lån kan gjennomføres innen fastsatt tidsramme med den faktiske gjennomsnittstaksten for prosjektet. Det er enkelte prosjekter som av ulike årsaker ikke har sammenlignbare gjennomsnittstakster. Dette kan være at det ikke er vedtatt en gjennomsnittstakst for prosjektet eller f.eks. at prosjektet nettopp har startet innkreving.

2.6.1 Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien

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

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

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

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

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

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

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

I forbindelse med koronapandemien var det utfordringer i finansmarkedet over en periode, som førte til stram likviditet for bompengeselskapene, jf. Prop. 1 S (2020–2021).

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

2.7 Måletallsindikatorer

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

2.7.1 Rapportering av måletallsindikatorer for 2024

Det ble rapportert for følgende indikatorer:

- Driftskostnad pr. passering
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt
- Supplerende indikator: Driftskostnad som andel av passeringsinntekt inkl. statlig tilskudd for reduserte bompengetakster²¹
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler

Rapporteringen for 2024 er det andre året beregningen av de tre første måletallsindikatorer inkluderer avskrivninger for varige driftsmidler i driftskostnadsgrunnlaget. Dermed er de tre første måletallsindikatorer for 2023 og 2024 ikke direkte sammenlignbare med de historiske måletallsindikatorer.

Rapportering av måletallsindikatorer for 2024 er femte gang bompengeselskapene har rapportert på disse, etter en prøveperiode med et sett indikatorer som var noe annerledes. Bompengeselskapene rapporterer disse, inkludert kommentarer, som omfatter både utviklingstrekk og eventuelle særegenheter ved enkeltprosjekter som kan gi utslag på de enkelte indikatorer.

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

2.7.1.1 Bompengeselskap Nord

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

Måletallsindikator	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,76	kr 0,82	kr 1,36	kr 1,03	Kr 0,88
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	9,72 %	10,03 %	11,04 %	9,2 %	7,6 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	9,05 %	9,36 %	10,00 %	8,3 %	5,2 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	8,50 %	12,77 %	9,91 %	11,0 %	10,2 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,45 %	4,17 %	3,01 %	2,24 %	2,93 %

Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Måletallsindikatoren har blitt redusert i 2024 sammenlignet med 2023. Driftskostnadene er redusert som følge av lavere avsetning til tap på krav (redusert tap på fullprispasseringer) og lavere lønns- og administrasjonskostnader. Totalt antall passeringer har generelt økt i 2024, men spesielt i Vegpakke Harstad hvor en bomstasjon var midlertidig stengt i halve 2023 som følge av vegutbyggingen.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Måletallsindikatoren viser en reduksjon som resultat av reduksjon i driftskostnader samt økning i passeringsinntektene. Passeringsinntektene har økt i 2024 som følge av redusert rabatt for nullutslippskjøretøy i to prosjekter, samt helårseffekt av takst- og rabattendringer i 2023 for ett prosjekt.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene har økt i 2024 sammenlignet med 2023 og økningen skyldes KPI-justering av tilskudd.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Måletallsindikatoren viser en betydelig reduksjon som kan forklares med helårseffekt etter innføring av timesregel for fullpriskunder.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Økningen i gjennomsnittlig rente skyldes generelt høyere markedsrente i 2024 enn året før. Rentebindinger som er gjort på et tidspunkt med lavere rentenivå er med på å dempe renteøkningen.

2.7.1.2 Ferde

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

Måletallsindikator	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 1,03	kr 0,97	kr 0,84	kr 1,10	kr 1,11
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	6,52 %	6,65 %	6,54 %	8,5 %	8,8 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	6,31 %	6,44 %	6,32 %	8,2 %	8,5 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	20,63 %	21,68 %	20,05 %	31,7 %	40,0 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,29 %	3,85 %	2,29 %	1,43 %	1,83 %

Kommentarer:

- **Driftskostnad pr. passering:** Måletallsindikatoren viser en økning grunnet økning i driftskostnader i 2024 samt reduksjon i totalt antall passeringer. Økningen i driftskostnadene skyldes økning i lønnskostnader, utstedergodtgjørelse og innkreivingskostnader (begge disse påvirkes direkte av økte passeringsinntekter), avskrivninger på varige driftsmidler (som følge av investeringer i veikantutstyr, systemer og programvarer) og tap på krav (mindre inntekt på tidligere tapsføringer som fører til økt netto tap på krav). Totalt antall passeringer har blitt redusert i 2024 sammenlignet med 2023. Reduksjonen i trafikken skyldes endringer i innkreivingen på eksisterende prosjekt. I prosjektet Haugalandspakken ble innkreivingen i 4 av 13 bomstasjoner i Karmøy kommune avvirket 1.juli 2023. Videre ble prosjektet fv 45 Gjesdal avsluttet 15.februar 2024.
- **Driftskostnad som andel av passeringsinntekt:** Måletallsindikatoren viser en reduksjon i 2024 sammenlignet med 2023. Passeringsinntektene har økt i 2024 som følge av takstendringene. Det ble blant annet innført 70 % betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter, samt takstjusteringer utover årlig KPI-justering. Prosjektene som har innført 70 % på nullutslippskjøretøy i 2024 er følgende: Bypakke Nord-Jæren, Rv 13 Ryfast, E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, E18 Tvedestrand – Arendal, E39 Svevatjørn – Rådal, E39 Rogfast, Rv 7/rv 13 Hardangerbrua og Bømlopakken. Enkelte prosjekter har foretatt takstjusteringer utover årlig KPI-justering. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen innførte i juni takster for fase 3, og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest økte takstene for å oppnå forutsatt gjennomsnittstakst i proposisjonen.
- **Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd:** Statlig tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene har økt i 2024 sammenlignet med 2023. Det er ingen endring i hvilke prosjekt som mottar tilskudd og økningen skyldes KPI-justering av tilskudd, samt periodisering av tilskudd på prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal.
- **Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale:** Inkassoandel for norske kunder uten AutoPASS-avtale har blitt redusert i 2024 sammenlignet med 2023. Helårseffekten etter innføring av timesregel for fullpriskunder er årsaken til lavere fakturert beløp til norske fullpriskunder, noe som førte til lavere beløp sendt til inkasso.

- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Økningen i gjennomsnittlig rente skyldes generelt et høyere rentenivå i 2024 enn året før. Ferde benytter rentesikringsavtaler for å dempe økningen i rentekostnader og fastrentelån for å sikre mer forutsigbare rentekostnader.

2.7.1.3 Fjellinjen

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

Måletallsindikator	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,88	kr 0,99	kr 0,82	kr 0,75	kr 0,76
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	7,20 %	8,35 %	7,97 %	7,3 %	8,2 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	N/A ²²	N/A	N/A	N/A	N/A
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	24,18 %	24,07 %	20,20 %	24,3 %	23,9 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,42 %	4,34 %	3,97 %	3,39 %	3,89 %

Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Driftskostnad per passering har minket tilnærmet proporsjonalt med lavere driftskostnader. Mesteparten av nedgangen i driftskostnadene skyldes lavere kostnader til tap på krav. Lavere fullprisinntekt og bedret prestasjon på utenlandsinnkrevingen har ført til lavere tapsføringer. Det er også reduksjon i kostnader knyttet til avskrivning. Dette skyldes at alle Fjellinjens bomstasjoner var ferdig avskrevet sommeren 2024. Totalt antall passeringer er nesten uendret fra fjoråret.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte i 2024 og dette skyldes hovedsakelig økning av takster fra 1. januar 2024. Helårseffekt etter innføring av timesregel for fullpriskunder påvirket inntektene negativt. Betydelig reduksjon i driftskostnader er hovedårsaken til reduksjon av dette måletallet.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Måletallsindikatoren har vært stabil fra 2023 til 2024. Helårseffekten etter innføring av timesregel for fullpriskunder er årsaken til lavere fakturert beløp til norske fullpriskunder i 2024. Lavere fakturert beløp har følgelig ført til lavere beløp sendt til inkasso.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Økningen i gjennomsnittlig rente skyldes generelt et høyere rentenivå i 2024 enn året før, men økningen ble dempet av Fjellinjen sin høye fastrenteandel.

²² Fjellinjen mottar ikke statlig tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

2.7.1.4 Vegamot

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

Måletallsindikator	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,85	kr 0,89	kr 0,82	kr 0,84	kr 0,72
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	6,46 %	6,85 %	6,84 %	7,5 %	6,5 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	6,45 %	6,64 %	6,68 %	7,3 %	6,4 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	13,28 %	13,49 %	11,05 %	12,9 %	15,3 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	3,73 %	3,42 %	2,78 %	1,89 %	2,26 %

Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Totalt sett har driftskostnadene blitt redusert i 2024 og dette skyldes hovedsakelig at kostnader knyttet til kjerneløsninger (Statens vegvesen) og tap på krav (særlig tap på krav for fullpriskunder) er redusert fra 2023 til 2024. Totalt antall passeringer har stabilisert seg i alle prosjekter etter de store variasjonene under pandemien fra 2020–2022 og viser en marginal økning fra 2023 til 2024.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene har økt som følge av gjennomførte takstjusteringer i 2024 på mange prosjekter. I tillegg ble rabatten for nullutslippskjøretøy for lette kjøretøy redusert fra 50 % til 30 % på alle prosjekt i Trøndelag unntatt Miljøpakke Trondheim trinn 3, der rabatten ble redusert fra 60 % til 30 %. Reduksjon i driftskostnad som andel av passeringsinntekt i 2024 skyldes økte passeringsinntekter uten at driftskostnader har økt forholdsmessig like mye.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd har blitt betydelig redusert i 2024. Årsaken til at statlige tilskudd har minnet så mye er de avsatte statlige tilskuddene i prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal ble inntektsført i sin helhet i 2023 fordi prosjektet var nedbetalt.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Vegamot har en marginal nedgang i andel fakturerte krav sendt til inkasso fra 2023 til 2024. Fra september 2023 ble det innført timesregel for fullpriskunder i bypakker og dette trolig vil redusere tapene i forhold til omsetning noe framover.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Norges Bank har økt styringsrenten flere ganger de siste årene, noe som har ført til høyere lånekostnader. Vegamot er i en opplåningsperiode, så gjennomsnittlig rente vil stige så lenge rentene forblir på dette nivået. Vegamot hadde en sikringsgrad på 71,36 % i 2024. Dette medførte at Vegamot har redusert renterisikoen gjennom rentebytteavtaler og fastrente på lån som er inngått.

2.7.1.5 Vegfinans

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

Måletallsindikator	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 1,03	kr 0,98	kr 0,89	kr 1,03	kr 0,93
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	6,66 %	6,47 %	6,18 %	7,1 %	6,6 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	6,05 %	5,76 %	5,61 %	6,2 %	5,8 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	12,39 %	9,15 %	7,56 %	9,9 %	9,7 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,34 %	3,67 %	2,36 %	1,98 %	2,46 %

Kommentarer:

- Driftskostnad pr. passering: Driftskostnadene har økt i 2024 sammenlignet med 2023 og dette forklares i stor grad med økning i tap på krav. I 2023 ble det justert på estimatene i tapsavsetningene som for de fleste prosjektene medførte vesentlig reduserte kostnader i 2023. Det vil si at kostnadene knyttet til dette, var unormalt lave i 2023. Totalt antall passeringer har økt i 2024 og økningen kan forklares med oppstart av bompengerekkningen i Bypakke Nedre Glomma fase 2 i mars 2024. Samtidig ble totalt antall passeringer påvirket negativt av innkrevingsslutt ved E6 Øyer – Tretten (februar 2024) og E6 Gardermoen – Kolomoen fase 1 (oktober 2023).
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Driftskostnadene økte proporsjonelt mer enn passeringsinntektene (se forklaring om driftskostnadene i avsnittet over). Passeringsinntektene har økt i 2024 og økningen skyldes hovedsakelig både KPI-justering av takster og innføring av betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter. Reduksjon av rabattsatsen til 30 % for lette nullutslippskjøretøy i alle prosjekt i Innlandet har også bidratt til økning i passeringsinntektene.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene viser en reduksjon i 2024. Årsaken til reduksjon er innkrevingsslutt på strekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen tilhørende prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen og følgelig bortfall av tilskuddet tilhørende disse strekningene i 2024.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Årsaken til den betydelige økningen i andel fakturerte krav som er sendt til inkasso er den generelle utviklingen i samfunnet med strammere økonomi til forbrukere. Den største bidragsyteren for økt andel oversendt inkasso er knyttet til Bypakke Nedre Glomma fase 2. Bypakker har nesten dobbelt så stor andel oversendt til inkasso, så oppstart av innkrevingen i Bypakke Nedre Glomma fase 2 har påvirket denne måletallsindikatoren vesentlig negativt i 2024.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Økningen i gjennomsnittlig rente skyldes generelt et høyere rentenivå i 2024 enn året før, samt at noen eldre rentesikringsavtaler har forfalt og har blitt erstattet med nye rentesikringsavtaler på noe høyere nivå.

2.7.2 Oppsummering av hovedfunnene for 2024

Samlet sett har totalt antall passeringer økt i 2024 sammenlignet med 2023. Dette skyldes hovedsakelig oppstart av innkreving i en bypakke. Som følge av økning i totalt antall passeringer og totale passeringsinntekter har kostnader til utstedergodtgjørelse også økt i 2024.

Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale viser reduksjon for de fleste bompengeselskapene. Dette kan forklares med helårseffekt etter innføring av timesregel for norske kunder uten AutoPASS-avtale fra og med 1. september 2023, noe som medførte lavere bompengeregninger for denne kundegruppen.

På grunn av økningen i markedsrentene i 2024 hadde alle bompengeselskapene en høyere gjennomsnittlig rente, inkludert rentesikringsavtaler, i 2024 sammenlignet med 2023.

3 Bruk av rekvirerte bompengemidler

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

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

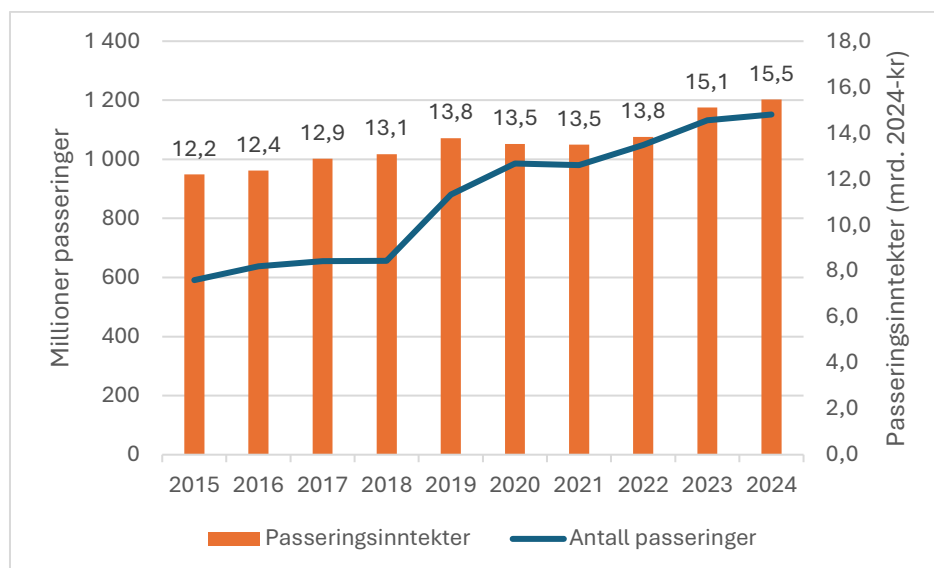
Resultatet av rapporteringen gir en overordnet skisse over rekvirerte midler fordelt på riksveg og fylkesveg/kommunal veg. Denne rapporten gir en avgrenset oversikt, og kan ikke brukes til detaljert ettersyn av bruk av rekvirerte midler, noe som dessuten er en oppgave tilhørende revisjonsmyndigheter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

Basert på mottatt rapportering ser vi at bompenger i byområder blir brukt i større geografiske områder enn tidligere.

4 Oppsummering av resultatene

Bompengeselskapenes resultater fra mars 2020 til januar 2022 var preget av redusert trafikk på grunn av tiltakene som ble innført i forbindelse med koronapandemien, hovedsakelig hjemmekontor og stengte grenser. Den reduserte trafikken førte til lavere inntekter enn tidligere forventet, og enkelte bompengeprosjekter hadde større inntektsreduksjon enn andre på grunn av disse tiltakene. Denne perioden sammenfalt med store endringer i bompengesektoren, med innføring av nye systemløsninger og utskillelse av utstedervirksomhetene i bompengeselskapene. I 2023 og 2024 så man igjen en trafikkøkning sammenlignet med hvordan det var før pandemien.

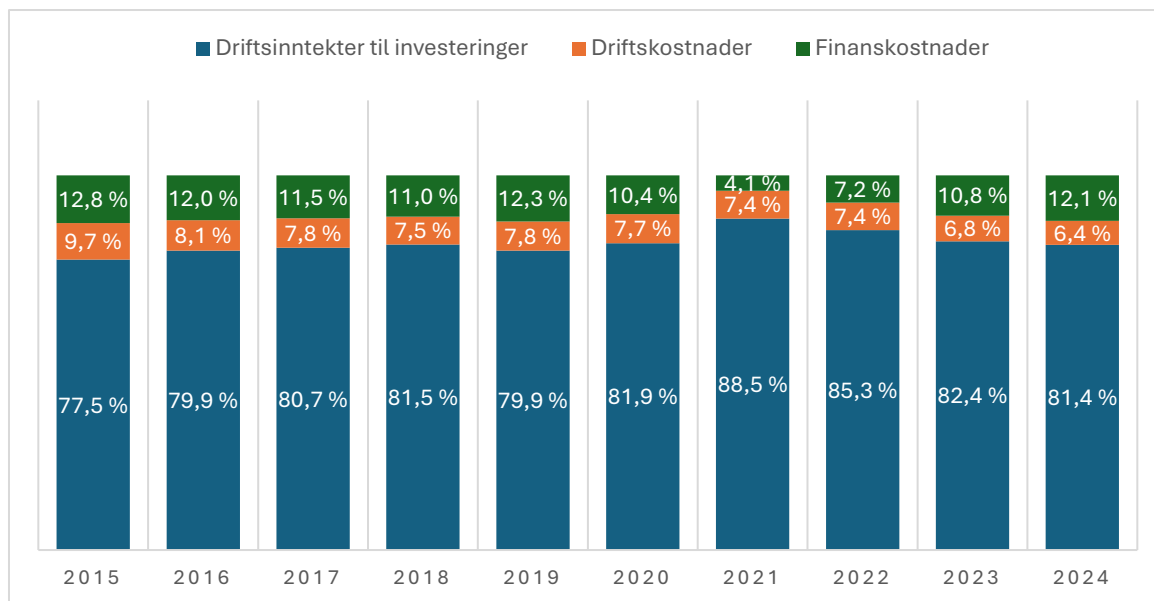
Figur 15 viser utviklingen i passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2015–2024. Det var en stor økning i antall passeringer fra 2018 til 2020 på grunn av oppstart av innkreving i nye bomstasjoner i flere bomringer, men det var likevel en reduksjon i passeringsinntektene fra 2019 til 2020. De fleste prosjektene har lang innkrevingstid og en robust økonomi, så koronapandemien antas likevel å ha begrenset innvirkning på nedbetaling av prosjektene. I 2023 og 2024 var det igjen en inntektsøkning etter oppstart av nye bypakker og riksvegprosjekter.



Figur 15 - Passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2015–2024. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics).

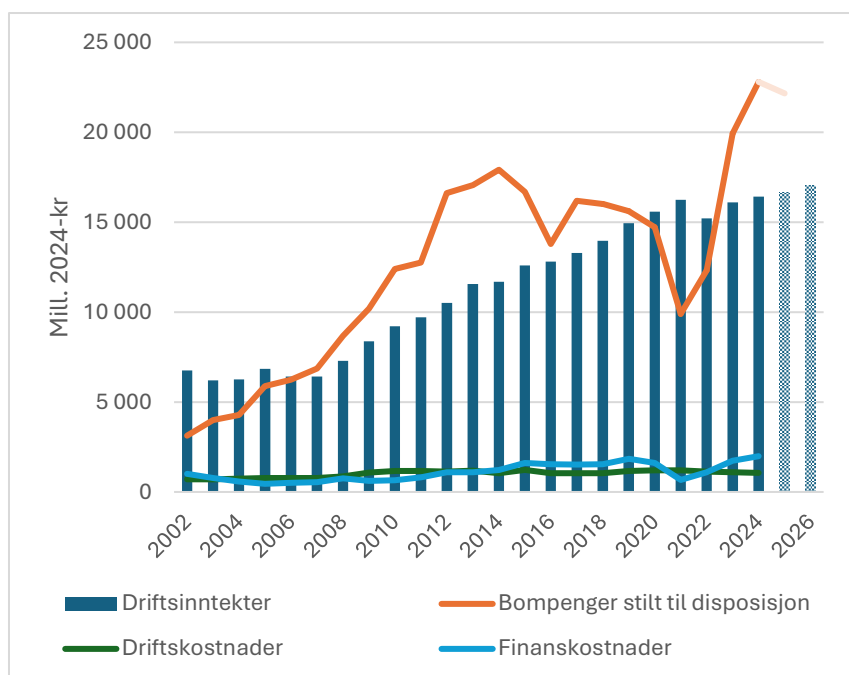
I 2024 gikk 6,4 prosent av driftsinntektene til driftskostnader og 12,1 prosent til finanskostnader²³. De resterende 81,4 prosent i 2024 gikk til investeringer. Se Figur 16 for denne fordelingen i perioden 2015–2024. Driftsinntektene inkluderer tilskudd, både for reduserte takster utenfor byområder og nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av bompenginnkrevingen, og andre inntekter, i tillegg til passeringsinntekter. Driftskostnadene består av kostnader til de bompengeprojektene som hadde innkreving det aktuelle året. Bompengeselskapene skilte ut og solgte utstedervirksomhetene i de enkelte selskapene i perioden 2020–2022, og dette har hatt en innvirkning på finansinntektene for disse tre årene. Enkelte bompengeprojekter som enda ikke hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og -inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium.

²³ Netto finanskostnader



Figur 16 – Oversikt over andel av bompengeselskapenes driftsinntekter som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2015–2024. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene).

Siden 2008, og fram til 2020, har det vært en årlig økning i passeringsinntektene til bompengeselskapene og deres samlede lån. I 2020 og 2021 gikk inntektene noe ned på grunn av koronapandemien, mens vi igjen ser en økning i 2022, 2023 og 2024 etter at trafikken normaliserte seg etter at koronatiltakene ble opphevet. Det var både i 2021 og 2022 en reduksjon i den samlede låneporteføljen, før den igjen økte i både 2023 og 2024. Det har vært noen svingninger i finanskostnadene siden 2020, ettersom lånerentene falt i 2020, men økte igjen i løpet av 2022 og 2023. Driftskostnadene har vært stabile siden 2019, med en reduksjon i årene 2022–2024. Økningen fra 2019 hadde en sammenheng med store endringer i enkelte bompengeprojekter, i tillegg til at bompengereformen har ført til ekstra kostnader for bompengeselskapene i overgangsfasen til ny organisering av bompengesektoren. Det har dessuten vært rundt en dobling i antall passeringer sammenlignet med for ti år siden. Figur 17 viser utviklingen av bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon for utbygging av vegprosjekter på riks- og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002–2024. I perioden 2007–2019 har bompenger stilt til disposisjon av bompengeselskapene til investeringer på riks- og fylkesveger vært høyere enn de årlige bompengeinntektene. Årsaken til dette er at midlene som bompengeselskapene stiller til disposisjon er delvis finansiert med låneopptak og delvis med inntekter fra bompengeinnkrevingen. Det var en reduksjon i disse midlene i 2021, og de var lavere enn inntektene i 2022. Prognose og anslag viser igjen en økning i henholdsvis 2024 og 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025). Samtidig viser prognosene for passeringsinntekter at det også ligger an til å bli en økning i 2025 og 2026 (i 2024-kroner).



Figur 17 – Utvikling i bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002–2024, oppgitt i millioner 2024-kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S (2024-2025)).

5 Vedlegg

5.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 49 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2024, fylker og bompengeselskap prosjektet tilhører, opplysninger om prosjektet er en bomring, riks- eller fylkesvegprosjekt og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med innkreving for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Fylke	Bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bom- stasjoner	Antall ferje- strekninger med bompeng- innkreving
Askøypakken	Ferde	Vestland	F	5	
Bypakke Bergen	Ferde	Vestland	B	29	
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	Nordland	B	7	
Bypakke Grenland	Vegfinans	Telemark	B	13	
Bypakke Nedre Glomma fase 2	Vegfinans	Østfold	B	23	
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	Rogaland	B	38	
Bypakke Tenk Tromsø	Bompengeselskap Nord	Troms	B	15	
Bypakke Ålesund	Vegamot	Møre og Romsdal	B	12	
Bømlopakken	Ferde	Vestland	F	1	1
E134 Damåsen – Saggrenda	Vegfinans	Buskerud	R	3	
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	Vegfinans	Buskerud, Innlandet	R	6	
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	Vegfinans	Innlandet	R	2	
E16 Kongsvinger – Slomarka	Vegfinans	Akershus, Innlandet	R	3	
E18 Gulli – Langangen	Vegfinans	Telemark, Vestfold	R	7	
E18 Langangen – Dørdal	Vegfinans	Telemark	R	1	
E18 Tvedestrand – Arendal	Ferde	Agder	R	2	
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	Ferde	Agder	R	4	
E39 Lønset – Hjelset	Vegamot	Møre og Romsdal	R	2	
E39 Rogfast	Ferde	Rogaland	R	0	1
E39 Sveгатjörn – Rådal	Ferde	Vestland	R	3	
E6 Gardermoen – Kolomoen	Vegfinans	Akershus, Innlandet	R	4	
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	2	
E6 Kolomoen – Moelv	Vegfinans	Innlandet	R	4	
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	3	
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	Nordland	R	4	
E6 Ranheim – Åsen	Vegamot	Trøndelag	R	1	
E6 Ringebu – Otta	Vegfinans	Innlandet	R	6	
E6 Ulsberg – Melhus	Vegamot	Trøndelag	R	2	
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	Vegamot	Trøndelag	R	1	
E6 Øyer – Tretten	Vegfinans	Innlandet	R	1	
Fosenpakken	Vegamot	Trøndelag	F	1	2
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	Østfold	F	2	
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	Vegamot	Trøndelag	F	3	

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Fylke	Bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bom- stasjoner	Antall ferje- strekninger med bompenge- innkreving
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården	Vegfinans	Innlandet	F	1	
Fv 45 Gjesdal	Ferde	Rogaland	F	1	
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	Møre og Romsdal	F	1	
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	Vegamot	Trøndelag	F	2	
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeselskap Nord	Nordland	F	3	
Fv 858 Ryaforbindelsen	Bompengeselskap Nord	Troms	F	1	
Førdepakken	Ferde	Vestland	B	5	
Haugalandspakken	Ferde	Rogaland	B	9	
Kvammapakken	Ferde	Vestland	F	2	
Kvinnheradpakken	Ferde	Vestland	F	0	3
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	Trøndelag	B	22	
Nordhordlandspakken	Ferde	Vestland	F	5	
Oslopakke 3	Fjellinjen	Oslo, Akershus	B	83	
Rv 13 Ryfast	Ferde	Rogaland	R	3	
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	Innlandet	R	1	
Rv 36 Bø – Seljord	Vegfinans	Telemark	R	1	
Rv 36 Slåttekås – Årnes	Vegfinans	Telemark	R	1	
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	Vegfinans	Innlandet	R	2	
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	Vegfinans	Buskerud	R	1	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	Vestland	R	1	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2/3	Ferde	Agder	B	5	
Vegpakke Harstad	Bompengeselskap Nord	Troms	B	8	
Totalt				368	7

5.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 50 - Bompengeprosjekter som var vedtatt pr. juni 2025, men som enda ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2024, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger, og bompengeselskap for de ulike prosjektene.

Bompengeprosjekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Bompengeselskap
Arna – Stanghelle	6	Prop. 97 S (2024-2025) , Innst. 365 S (2024-2025)	Ferde
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	11	Prop. 68 S (2023-2024) , Innst. 336 S (2023-2024)	Ferde
Bypakke Kristiansund	2	Prop. 87 S (2024-2025) , Innst. 337 S (2024-2025)	Vegamot
Bypakke Tønsberg-regionen	8	Prop. 95 S (2024-2025) , Innst. 358 S (2024-2025)	Vegfinans
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt	8	Prop. 101 S (2020-2021) , Innst. 380 S (2020-2021)	Bompengeselskap Nord
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	1	Prop. 88 S (2023-2024) , Innst. 333 S (2023-2024)	Vegfinans
E134 Røldal – Seljestad	1	Prop. 44 S (2023-2024) , Innst. 249 S (2023-2024)	Ferde
E16 Bjørum – Skaret	4	Prop. 46 S (2016-2017) , Innst. 215 S (2016-2017)	Vegfinans
E18 Lysaker – Ramstadsetta	7	Prop. 38 S (2019-2020) , Innst. 393 S (2019-2020)	Vegfinans
E18 Tvedestrand – Dørdal	5	Prop. 70 S (2020-2021) , Innst. 281 S (2020-2021)	Ferde
E6 Moelv – Øyer	4	Prop. 119 S (2018-2019) , Innst. 412 S (2018-2019)	Vegfinans
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	1	Prop. 117 S (2021-2022) , Innst. 458 S (2021-2022)	Vegfinans
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	1	Prop. 183 S (2020-2021) , Innst. 374 S (2020-2021)	Vegfinans
Rv 555 Sotrasambandet	2	Prop. 41 S (2017-2018) , Innst. 270 S (2017-2018)	Ferde
Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring ²⁴	1	Prop. 77 S (2024-2025) , Innst. 394 S (2024-2025)	Vegfinans

²⁴ Bompenginnkreving startet 24. juli 2025.

5.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 51 – Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser pr. 31.12.2024 for alle bompengeprojekter. (Kilde: Rapporter fra bompengeselskapene).

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2024 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2024	Sikringsgrad pr. 31.12.2024	Effektiv lånerente inkl. sikringer pr. 31.12.2024
Askøypakken	Ferde	50	4,93 %	0 %	4,93 %
Bypakke Bergen	Ferde	4 500	5,13 %	40 %	4,27 %
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	1 095	4,22 %	31 %	4,22 %
Bypakke Grenland	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nedre Glomma fase 2	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Nord-Jæren	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Tenk Tromsø	Bompengeselskap Nord	20	5,72 %	0 %	5,72 %
Bypakke Ålesund	Vegamot	200	4,75 %	0 %	4,75 %
Bømlopakken	Ferde	210	5,17 %	48 %	3,66 %
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt	Bompengeselskap Nord	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E134 Damåsen – Saggrenda	Vegfinans	2 064	5,24 %	42 %	4,61 %
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E134 Røldal – Seljestad	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E16 Bjørum – Skaret	Vegfinans	2 309	5,24 %	42 %	4,61 %
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	Vegfinans	1 513	5,24 %	42 %	4,61 %
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	Vegfinans	305	5,27 %	43 %	4,31 %
E16 Kongsvinger – Slomarka	Vegfinans	340	5,03 %	42 %	5,03 %
E18 Gulli – Langangen	Vegfinans	4 256	5,26 %	42 %	4,26 %
E18 Langangen – Dørdal	Vegfinans	4 148	5,26 %	44 %	4,26 %
E18 Lysaker – Ramstadsletta	Vegfinans	5 676	5,24 %	42 %	4,61 %
E18 Tvedestrand – Arendal	Ferde	1 141	4,62 %	66 %	3,44 %
E18 Tvedestrand – Dørdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	Ferde	5 550	4,35 %	46 %	4,21 %
E39 Lønset – Hjelset	Vegamot	790	4,20 %	100 %	4,20 %
E39 Rogfast	Ferde	3 350	4,85 %	39 %	4,39 %
E39 Svegatjørn – Rådal	Ferde	2 852	4,68 %	61 %	3,90 %
E6 Gardermoen – Kolomoen	Vegfinans	1 061	5,27 %	43 %	4,31 %
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	270	4,31 %	97 %	5,52 %
E6 Kolomoen – Moelv	Vegfinans	2 791	5,27 %	43 %	4,31 %
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	335	3,84 %	61 %	3,73 %
E6 Moelv – Øyer	Vegfinans	1 625	5,27 %	43 %	4,31 %
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	Bompengeselskap Nord	225	5,19 %	44 %	4,79 %
E6 Ranheim – Åsen	Vegamot	4 650	3,92 %	76 %	3,83 %

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2024 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2024	Sikringsgrad pr. 31.12.2024	Effektiv lånerente inkl. sikringer pr. 31.12.2024
E6 Ringeby – Otta	Vegfinans	1 728	5,27 %	43 %	4,31 %
E6 Ulsberg – Melhus	Vegamot	1 370	3,92 %	58 %	3,92 %
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	Vegamot	550	5,11 %	72 %	3,20 %
E6 Øyer – Tretten	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fosenpakken	Vegamot	100	4,74 %	0 %	4,74 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	60	5,24 %	42 %	4,61 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	Vegamot	650	5,15 %	64 %	3,62 %
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården	Vegfinans	107	5,27 %	43 %	4,31 %
Fv 45 Gjesdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	590	2,36 %	75 %	2,36 %
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	Vegamot	590	5,07 %	64 %	3,34 %
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeselskap Nord	370	5,11 %	91 %	5,60 %
Fv 858 Ryaforbindelsen	Bompengeselskap Nord	46	5,63 %	0 %	5,63 %
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	Vegfinans	190	5,26 %	44 %	4,26 %
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	Vegfinans	105	5,26 %	44 %	4,26 %
Førdepakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Haugalandspakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Kvammapakken	Ferde	50	4,86 %	0 %	4,86 %
Kvinnheradpakken	Ferde	170	4,85 %	44 %	4,23 %
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordhordlandspakken	Ferde	350	5,21 %	43 %	4,74 %
Oslopakke 3	Fjellinjen	2 300	5,16 %	72 %	4,36 %
Rv 13 Ryfast	Ferde	6 200	5,23 %	52 %	4,31 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	1 179	5,27 %	43 %	4,31 %
Rv 36 Bø – Seljord	Vegfinans	161	5,26 %	44 %	4,26 %
Rv 36 Slåttekås – Årnes	Vegfinans	87	5,26 %	44 %	4,26 %
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	Vegfinans	2 512	5,27 %	43 %	4,31 %
Rv 555 Sotrasambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	Vegfinans	19	5,24 %	42 %	4,61 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	500	4,97 %	35 %	3,92 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	Bompengeselskap Nord	650	5,09 %	55 %	3,82 %

5.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 52 – Alle bompengeprojekter vedtatt pr. juni 2025, anslag på forventet nedbetalingsår når bompengeinnkrevingen kan avslutte, og forutsatt innkrevingssslutt som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet innkrevingssslutt er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompengeinnkreving ved slutten av 2024. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene).

Bompengeprojekt	Anslag på forventet innkrevingssslutt	Innkrevingssslutt i gjeldende stortingsproposisjon
Arna – Stanghelle ²⁵	-	-
Askøypakken	2033	2033
Bypakke Bergen	2038	2038
Bypakke Bodø	2035	2035
Bypakke Grenland	2026	2026
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	-	2040
Bypakke Kristiansund	-	2041
Bypakke Nedre Glomma fase 2	2039	2039
Bypakke Nord-Jæren ²⁶	2033	2033
Bypakke Tenk Tromsø	2038	2038
Bypakke Tønsberg-regionen	-	2041
Bypakke Ålesund	2037	2037
Bømlopakken	2037	2037
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt	-	2049
E134 Damåsen – Saggrenda	2034	2035
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	-	2047
E134 Røldal – Seljestad	-	2046
E16 Bjørum – Skaret	-	2040
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	2037	2037
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	2031	2035
E16 Kongsvinger – Slomarka	2028	2030
E18 Gulli – Langangen	2027/2030/2033/2036	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen – Dørdal ²⁷	2040	2039
E18 Lysaker – Ramstadsletta	-	2048
E18 Tvedestrand – Arendal	2031	2034
E18 Tvedestrand – Dørdal	-	2040
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest ²⁸	2047	2045
E39 Lønset – Hjelset	2037	2039
E39 Rogfast ²⁹	-	2045

²⁵ Prop. 97 S (2024-2025) legger opp til at bompengeinnkrevingen starter når vegprosjektet åpner for trafikk i de enkelte delstrekningene, og at det er en innkrevingsperiode på 15 år i hver enkelt bomstasjon. I henhold til proposisjonen er første delstrekning forventet åpnet i 2037.

²⁶ Innkrevingsperioden er forlenget med fem år (til 2038), jf. Prop. 92 S (2024-2025).

²⁷ Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på 15 år i hvert bomsnitt. I august 2025 er det kun E18 Rugtvedt - Dørdal som har startet innkreving.

²⁸ Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på 15 år i hver bomstasjon, jf. Prop. 135 S (2016-2017). Det er fortsatt tidlig i innkrevingsperioden, og det er stor usikkerhet knyttet til nedbetalingstiden. De siste strekningene i prosjektet har enda ikke startet innkreving.

²⁹ Det er lagt til grunn en periode med etterskuddsinnkreving på 20 år. Innkrevingssslutt i proposisjon vil derfor bli oppdatert i henhold til tidspunkt for oppstart av etterskuddsinnkrevingen.

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet innkrevingsslutt	Innkrevingsslutt i gjeldende stortingsproposisjon
E39 Svegatjørn – Rådal	2035	2040
E6 Gardermoen – Kolomoen	2023/2025/2029	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2028	2035
E6 Kolomoen – Moelv	2030	2035
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	2032	2033
E6 Moelv – Øyer	-	2040
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	2029	2032
E6 Ranheim – Åsen ³⁰	2046	2039
E6 Ringebu – Otta	2032	2031
E6 Ulsberg – Melhus ³¹	2050	2046
E6 Vindåslie – Korporalsbrua	2031	2035
E6 Øyer – Tretten	2024	2027
Fosenpakken	2027	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2025	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	2032	2035
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården	2031	2035
Fv 45 Gjesdal	2024	2024
Fv 659 Nordøyvegen	2044	2047
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	2030	2033
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	2033	2034
Fv 858 Ryaforbindelsen	2026	2030
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	-	2039
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	-	2039
Førdepakken	2033	2033
Haugalandspakken	2026	2026
Kvammapakken	2027	2029
Kvinnheradpakken	2038	2038
Miljøpakke Trondheim	2033	2033
Nordhordlandspakken	2031	2031
Oslopakke 3	2036	2036
Rv 13 Ryfast	2041	2041
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	2040	2040
Rv 36 Bø – Seljord ³²	2037	2036
Rv 36 Slåttekås – Årnes	2027	2033

³⁰ I Prop. 81 S (2017-2018) er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeinnkreving i perioden 2024–2039, og samtidig bompengeinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. Pr. i dag er det kun innkreving i en av fire bomstasjoner, så innkrevingsperioden vil bli justert i henhold til oppstart av innkrevingen i de resterende bomsnittene.

³¹ I Prop. 82 S (2018-2019) er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. Per i dag er det kun innkreving i to av åtte bomstasjoner, så innkrevingsperioden vil bli justert i henhold til oppstart av innkrevingen i de resterende bomsnittene.

³² Betaling for nullutslippskjøretøy er under behandling i Telemark fylkeskommune. Innføring av dette vil redusere nedbetalingstiden for prosjektet. Prognose for innkrevingsslutt etter innføring av betaling for nullutslippskjøretøy vil være 2035.

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet innkrevingslutt	Innkrevingslutt i gjeldende stortingsproposisjon
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense ³³	2032	2032
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	2025	2029
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua ³⁴	2029	2028 (2030)
Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring	-	2029
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	2024	2024
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	2039	2039
Vegpakke Harstad	2036	2036

³³ Gjelder Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør. Innkrevingslutt for Rv 4 Roa – Gran grense er 2039 i henhold til stortingsproposisjon.

³⁴ Gjennom behandlingen av St. prp. nr. 2 (2005-2006) er Vegdirektoratet gitt fullmakt til, etter avtale med bompengeselskapet, å øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingstiden med inntil fem år. På grunn av økonomien i prosjektet er innkrevingstiden forlenget med to år, jf. brev fra Vegdirektoratet til Ferde av 26.05.2023.

5.5 Vedlegg 5 – Garantioversikt

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

Bompengeprojekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
E18 Tvedestrand – Arendal	3 000	Agder fylkeskommune
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	9 719	Agder fylkeskommune
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	2 000	Agder fylkeskommune
E18 Tvedestrand – Dørdal	5 190	Agder fylkeskommune (61 %), Telemark fylkeskommune (39 %)
E16 Kongsvinger – Slomarka	1 800	Akershus fylkeskommune (50 %), Innlandet fylkeskommune (50 %)
E16 Bjørum – Skaret	3 335	Akershus fylkeskommune (75 %), Buskerud fylkeskommune (25 %)
E18 Lysaker – Ramstadstletta	15 100	Akershus fylkeskommune (79 %), Bærum kommune (21 %)
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	2 140	Akershus fylkeskommune (84 %), Buskerud fylkeskommune (16 %)
E134 Damåsen – Saggrenda	2 500	Buskerud fylkeskommune
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	200	Buskerud fylkeskommune
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	900	Innlandet fylkeskommune
E6 Gardermoen – Kolomoen, E6 Kolomoen – Moelv	5 800	Innlandet fylkeskommune
E6 Moelv – Øyer	7 521	Innlandet fylkeskommune
E6 Ringebu – Otta (strekningen Frya – Sjøa)	3 150	Innlandet fylkeskommune
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården	180	Innlandet fylkeskommune
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	1 490	Innlandet fylkeskommune
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Roa – Gran grense	2 900	Innlandet fylkeskommune
Bypakke Ålesund	1 600	Møre og Romsdal fylkeskommune
E39 Lønset – Hjelset	1 080	Møre og Romsdal fylkeskommune
Fv 659 Nordøyvegen	720	Møre og Romsdal fylkeskommune
Bypakke Bodø	2 070	Nordland fylkeskommune (50 %), Bodø kommune (50 %)
E6 Hålogalandsbrua	1 220	Nordland fylkeskommune (50 %), Narvik kommune (50 %)
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt	1 150	Nordland fylkeskommune (50 %), Troms fylkeskommune (50 %)
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	760	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	640	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (16,4 %), Rana kommune (31,6 %), Grane kommune (2 %)
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	662	Nordland fylkeskommune (50 %), Vefsn kommune (43,1 %), Leirfjord kommune (6,9 %)
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	500	Rogaland fylkeskommune
Bypakke Nord-Jæren	7 000	Rogaland fylkeskommune
E39 Rogfast	16 000	Rogaland fylkeskommune
Haugalandspakken	210	Rogaland fylkeskommune
Rv 13 Ryfast	7 061	Rogaland fylkeskommune (70 %), Stavanger kommune (30 %)
Bypakke Grenland	200	Telemark fylkeskommune
E18 Langangen – Dørdal	5 700	Telemark fylkeskommune
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	400	Telemark fylkeskommune
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	192	Telemark fylkeskommune

Bompengeprosjekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
Rv 36 Bø – Seljord	200	Telemark fylkeskommune
Rv 36 Slåttekås – Årnes	200	Telemark fylkeskommune
Fv 858 Ryaforbindelsen	129	Troms fylkeskommune
Bypakke Tenk Tromsø	850	Troms fylkeskommune (50 %), Tromsø kommune (50 %)
Vegpakke Harstad	1 020	Troms fylkeskommune (53 %), Harstad kommune (47 %)
E6 Ranheim – Åsen	8 500	Trøndelag fylkeskommune
E6 Ulsberg – Melhus	8 600	Trøndelag fylkeskommune
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	884	Trøndelag fylkeskommune
Fosenpakken	843	Trøndelag fylkeskommune
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	901	Trøndelag fylkeskommune
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	974	Trøndelag fylkeskommune
Miljøpakke Trondheim	1 000	Trøndelag fylkeskommune (50 %), Trondheim kommune (50 %)
E18 Gulli – Langangen	5 500	Vestfold fylkeskommune
Askøypakken	575	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bergen	6 100	Vestland fylkeskommune
Bømlopakken	620	Vestland fylkeskommune
E134 Røldal – Seljestad	1 242	Vestland fylkeskommune
E39 Sveгатjørn – Rådal	3 175	Vestland fylkeskommune
Førdepakken	600	Vestland fylkeskommune
Kvammapakken	370	Vestland fylkeskommune
Kvinnheradpakken	170	Vestland fylkeskommune
Nordhordlandspakken	750	Vestland fylkeskommune
Rv 555 Sotrasambandet	2 700	Vestland fylkeskommune
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	1 430	Vestland fylkeskommune
Bypakke Nedre Glomma	200	Østfold fylkeskommune
Bypakke Nedre Glomma fase 2	2 967	Østfold fylkeskommune
Oslopakke 3	0	

5.6 Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy

Tabell 54 - Oversikt over takster for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 pr. 31.12.2024 i de enkelte bompengeprojektene, inkludert rabatt. Oppgitt takst er forutsatt gyldig brukeravtale, inkludert takst for prosjektene som har miljødifferensierte takster. Ved flere takster for ett enkelt prosjekt er det ulike takst i de ulike bomstasjonene. Kjøretøy i takstgruppe 2 har 100 prosent rabatt med gyldig brukeravtale, så fremt ikke annet er oppgitt. Andel passeringer med nullutslippskjøretøy er basert på antall passeringer i hele 2024. Kun prosjekter som hadde innkreving ved årsslutt er inkludert. Bompengennevning på ferje er ikke inkludert i oversikten. (Kilder: Bompengeselskapene, AutoPASS Analytics)

Bompengeprojekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 ³⁵	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 (prosent)	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy
Askøypakken	16,4	50	49,4 %
Bypakke Bergen ³⁶	9,6	Miljødiff. Takster	46,8 %
Bypakke Bodø	11,76	30	30,7 %
Bypakke Grenland	0	100	29,3 %
Bypakke Nedre Glomma fase 2	12,8	50	31,6 %
Bypakke Nord-Jæren	15,12	30	35,8 %
Bypakke Tenk Tromsø ³⁷	5,6	50	24,2 %
Bypakke Ålesund	10,4	50	30,9 %
Bømlopakken	47,6	30	35,8 %
E134 Damåsen – Saggrenda	17,6	50	27,8 %
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	9,2/25,6	50	24,6 %
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	36,96	30	25,8 %
E16 Kongsvinger – Slomarka	11,76/23,52	30	17,9 %
E18 Gulli – Langangen	2,8/3,2/3,6/4/4,8/5,6/6,4	50	28,8 %
E18 Langangen – Dørdal	17,2	50	26,0 %
E18 Tvedestrand – Arendal	7,28/16,24	30	23,7 %
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	14/15,68/17,36/24,08	30	26,3 %
E39 Lønset – Hjelset	16	50	23,9 %
E39 Svevatjørn – Rådal	34,16	30	43,2 %
E6 Gardermoen – Kolomoen	11,76/14,56/15,12/16,24	30	26,8 %
E6 Hålogalandsbrua	0	100	30,3 %
E6 Kolomoen – Moelv	12,32/15,12	30	24,7 %
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	0	100	15,4 %
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	0	100	16,5 %
E6 Ranheim – Åsen	33,04	30	37,4 %
E6 Ringebu – Otta	7,84/10,08/11,76/15,68/21,28/22,96	30	17,1 %
E6 Ulsberg – Melhus	18,48/25,20	30	27,3 %
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	29,12	30	21,8 %
Fosenpakken	31,92	30	28,7 %

³⁵ I enkelte prosjekter blir det differensiert innenfor takstklassen nullutslippskjøretøy, der hydrogenkjøretøy og/eller elektriske varebiler i takstgruppe 1 ikke blir belastet bompenger.

³⁶ Bypakke Bergen har tidsdifferensierte takster i noen bomstasjoner og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 18,40. Det er ikke tidsdifferensierte takster i bomstasjonene som startet innkreving i 2019.

³⁷ Bypakke Tenk Tromsø har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 16,80.

Bompengeprosjekt	Takst for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 ³⁵	Rabatt for nullutslippskjøretøy, takstgruppe 1 (prosent)	Andel passeringer med nullutslippskjøretøy
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	12,8	50	40,6 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	19,04/31,36/36,40	30	25,0 %
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	14,56	30	15,5 %
Fv 659 Nordøyvegen	96,32	30	34,7 %
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	42,56/53,76	30	25,2 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	0	100	26,5 %
Fv 858 Ryaforbindelsen	0	100	35,7 %
Førdepakken	22,96	30	24,6 %
Haugalandspakken	7,28	30	26,3 %
Kvammapakken	11,6	50	24,6 %
Miljøpakke Trondheim ³⁸	8,96/12,32	30	39,2 %
Nordhordlandspakken	9,6	50	34,5 %
Oslopakke 3 ³⁹	12,8	Miljødiff. takster	43,3 %
Rv 13 Ryfast	19,04/93,52	30	38,0 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	14,56	30	21,6 %
Rv 36 Bø – Seljord	0	100	19,9 %
Rv 36 Slåttekås – Årnes	0	100	22,5 %
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	30,8	30	26,2 %
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	0	100	29,7 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	75,6	30	24,8 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ⁴⁰	9,6	50	33,2 %
Vegpakke Harstad	10,08	30	22,6 %

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

Bompengeelskap	Antall passeringer nullutslipp – Takstgruppe 1	Andel nullutslipp – Takstgruppe 1	Antall passeringer nullutslipp – Takstgruppe 2	Andel nullutslipp – Takstgruppe 2
Bompengeelskap Nord	26 577	26,1 %	239	4,1 %
Ferde	105 262	39,7 %	1 135	7,2 %
Fjellinjen	161 309	45,1 %	5 023	18,8 %
Vegamot	55 425	37,8 %	691	7,2 %
Vegfinans	61 482	29,9 %	492	2,8 %

³⁸ Miljøpakke Trondheim har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 11,76/24,64.

³⁹ Oslopakke 3 har tidsdifferensierte takster og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 15,20.

⁴⁰ Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har tidsdifferensierte takster i takstgruppe 1 og innenfor rushtid er takstene for nullutslippskjøretøy kr 14,40.

5.7 Vedlegg 7 – Gjennomsnittstakst

Tabell 56 - Faktisk gjennomsnittstakst beregnet ved å dividere prosjektets passeringsinntekter på totalt antall passeringer. Det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og 2. Fastsatt gjennomsnittstakst som oppgitt i prosjektets stortingsproposisjon eller takstvedtak, prisjustert til 2024-kroner ved bruk av konsumprisindeksen. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics, stortingsproposisjoner, takstvedtak).

Prosjekt	Faktisk gjennomsnittstakst (2024)	Fastsatt gjennomsnittstakst (2024-kr)	Merknad
Askøypakken	14,75	16,17	
Bypakke Bergen	11,69	14,48	
Bypakke Bodø	9,55	11,86	Inkludert tilskudd
Bypakke Grenland	7,49	13,6	
Bypakke Nedre Glomma fase 2	14,74	16,27	
Bypakke Nord-Jæren	12,93	25,81	Det er lokalpolitisk bestemt at takstene skal gjenspeile en gjennomsnittstakst på 12 2020-kr (tilsvarende 14,29 2024-kr)
Bypakke Tenk Tromsø	4,41	7,02	
Bypakke Ålesund	8,11	16,69	
Bømløpakken	55,32	56,98	
E134 Damåsen – Saggrenda	36,39	34,22	Inkludert tilskudd
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	25,49	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 61,12 (ny E16) og 22,53 (fv 2280 og fv 241) (2024-kr). For 2024 er faktisk gjennomsnittstakst på hovedveg (E16) på om lag 51,5 kr.
E16 Fønhus – Bagn – Bjørge	52,83	57,88	Inkludert tilskudd
E16 Kongsvinger – Slomarka	25,34	34,22	Inkludert tilskudd
E18 Gulli – Langangen	8,33	10,4	Inkludert tilskudd
E18 Langangen – Dørdal	35,66	42,2	Inkludert tilskudd
E18 Tvedestrand – Arendal	18,08	21,66	Inkludert tilskudd
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	28,10	-	Prosjektet har i 2024, som følge av revidert bompengelopplegg, endret fastsatt gjennomsnittstakst til 5,7 2023-kr pr. km.
E39 Lønset – Hjelset	32,02	35,62	
E39 Rogfast	80,38	-	Forhånds/parallellelinnkraving på ferje. Fastsatt gjennomsnittstakst vil gjelde fra oppstart av etterskuddsinnkravingen.
E39 Sveгатjørn – Rådal	42,38	51,59	Inkludert tilskudd
E6 Gardermoen – Kolomoen	17,62	22,5	Inkludert tilskudd
E6 Hålogalandsbrua	52,43	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 115,36 (E6 Hålogalandsbrua) og 53,69 (E10 Trædal - Lervik) (2024-kr). Inkludert tilskudd
E6 Kolomoen – Moelv	19,61	20,5	Inkludert tilskudd
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	17,92	22,68	Inkludert tilskudd
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	26,97	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 31,41, 38,75 og 40,65 (2024-kr). Inkludert tilskudd.
E6 Ranheim – Åsen	41,14	47,27	
E6 Ringebu – Otta	25,97	29,19	Inkludert tilskudd
E6 Ulsberg – Melhus	33,03	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 38,10 (E6 Hofstad) og 24,13 (fv. 6612 Hofstad) (2024-kr)
E6 Vindåslie – Korporsbrua	47,33	48,56	
E6 Øyer – Tretten	21,80	25,62	Inkludert tilskudd. Innkraving avsluttet 08.02.2024
Fosenpakken	45,36	46,05	

Prosjekt	Faktisk gjennomsnittstakst (2024)	Fastsatt gjennomsnittstakst (2024-kr)	Merknad
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	16,97	16,27	Inkludert i Bypakke Nedre Glomma. Oppgitt gjennomsnittstakst er for Bypakke Nedre Glomma fase 2. Innkreving avsluttet 07.02.2025.
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	34,16	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 27,38 (Dyrstad), 48,35 (Sprova) og 52,76 (Malm) (2024-kr)
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokryset – Nedre Øydgården	21,55	24,07	
Fv 659 Nordøyvegen	131,27	153,06	
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	80,36	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 73,24 (Våvatnet) og 94,70 (Valslag) (2024-kr)
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	35,47	53,37	
Fv 858 Ryaforbindelsen	44,08	77,53	
Førdepakken	21,41	19,7	Inkludert tilskudd
Haugalandspakken	7,46	5,15	Inkludert tilskudd
Kvammapakken	18,42	22,8	Inkludert tilskudd
Kvinnheradpakken	44,30	48,74	
Miljøpakke Trondheim	9,11	10,13	
Nordhordlandspakken	8,78	8,36	
Oslopakke 3	12,17	17,22	Jf. takstvedtak i 2024
Rv 13 Ryfast	55,83	43,3	Inkludert tilskudd
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	19,77	46,3	Inkludert tilskudd, men ikke inkl. ekstra tilskudd for prøveordning med redusert takst på hovedveg og fritak på sideveg
Rv 36 Bø – Seljord	18,02	24,88	
Rv 36 Slåttekås – Årnes	22,32	28	Inkludert tilskudd
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	38,52	46,22	Inkludert tilskudd
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	62,16	84,07	Inkludert tilskudd
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	112,97	162,67	Inkludert tilskudd
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	14,86	15,36	Faktisk gjennomsnittstakst er for fase 2 og 3 samlet. Fastsatt gjennomsnittstakst er oppgitt for fase 3, basert på 15 bomstasjoner i drift.
Vegpakke Harstad	5,47	6,68	Inkludert tilskudd



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag