



Bompengeinnkreving i 2025



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.....	6
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 2025 – 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	13
2.2	Trafikk.....	14
2.2.1	Antall passeringer	14
2.2.2	Passeringer med brukeravtale.....	19
2.2.3	Passeringer som ikke belastes bompenge	21
2.2.4	Nullutslippskjøretøy	22
2.2.5	Betalingsgrad og utenlandsregistrerte kjøretøy	25
2.3	Bompengeinntekter	28
2.4	Driftskostnader.....	34
2.4.1	Driftskostnader per passering.....	38
2.4.2	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter.....	41
2.5	Lån- og innskuddsforvaltning.....	43
2.5.1	Lånegjeld og finanskostnader og -inntekter	43
2.5.2	Rentevilkår.....	45
2.5.3	Innskudd og innskuddsvilkår.....	47
2.6	Status på innkrevingstid	48
2.6.1	Vurdering av langsiktige konsekvenser etter koronapandemien	50
2.7	Måletallsindikatorer	51
2.7.1	Rapportering av måletallsindikatorer for 2025	52
2.7.2	Oppsummering av hovedfunnene for 2025	57
3	Bruk av rekvirerte bompengemidler	58

4	Oppsummering av resultatene	59
5	Vedlegg	62
5.1	Vedlegg 1 – Bompengeprojekter og bomstasjoner	62
5.2	Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprojekter	64
5.3	Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld	65
5.4	Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene	67
5.5	Vedlegg 5 – Garantioversikt	70
5.6	Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy	72
5.7	Vedlegg 7 – Gjennomsnittstakst	75

Beskrivelse av bilde på forsiden: Sokn bomstasjon på E39, som ble brukt til bompengeneinnkreving til prosjektet E39 Rennfast frem til 2006. Bomstasjonen er i dag vernet.

1 Innledning

Denne rapporten beskriver resultatene fra bompengeselskapenes drift i 2025. 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 fremstilling av rammebetingelsene og praksis ved utredning og drift av et bompengeprojekt, vises det til veileder om regelverk og forvaltning om bruk av bompenger som finansieringskilde. 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

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/>.

innkrevingspunkt. Et bompengeprojekt består av en eller flere bomstasjoner og/eller ferjestrekninger.

Brukeravtale: Avtale mellom AutoPASS-utsteder og bruker som gjelder betaling i AutoPASS Samvirke, som er det tekniske og organisatoriske nettverket for elektronisk betaling av bompenger på det offentlige vegnettet og ferjebillett på offentlige ferjesamband i Norge. En AutoPASS-utsteder er et 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 per passering når det tas hensyn til effekten av reduserte takster, 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 fra et bompengeselskap for gjennomføring av en utbygging. Dette kan være en fylkeskommune, Nye Veier AS eller Statens vegvesen.

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

Timesregel: Innebærer at det belastes kun for én passering per 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*, ble 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, selv 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: Bompenggeavtale med Samferdselsdepartementet ble inngått 18. august 2017. Omfatter bompengeprojekter i Trøndelag og Møre og Romsdal, og eies av disse fylkeskommunene.
- Vegfinans AS: Bompenggeavtale 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 ble 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

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

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

1.1.3.1 Innføring av nye takstgrupper

I 2016 ble de tidligere takstklassene for lette (til og med 3500 kg) og tunge (fra og med 3501 kg) kjøretøy erstattet med takstgruppe 1 og takstgruppe 2, i henhold til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøygruppe M1⁴, forutsatt at disse har gyldig brukeraftale 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.

1.1.3.2 Ny takst- og rabattstruktur for bompengeprosjekter

En ny takst- og rabattstruktur for bompengeprosjekter ble vedtatt gjennom behandlingen av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016). Det nye systemet la 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 brukeraftale 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 avviklet, 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

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

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 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 begravelsefølge 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 begravelsefølge: 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 bli belastet for kun én passering per 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 inntekt per passering når det tas hensyn til effekten av reduserte takster, rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper og takstklasser. Denne benyttes som utgangspunkt for takstendring. Grunntakstene kan derfor justeres underveis i bompengeperioden, slik at gjennomsnittstaksten per 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 58 viser en oversikt over fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst for de enkelte bompengeprojektene i 2025.

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 var å redusere bompengebelastningen for bilistene med minst 10 prosent. Tilskuddet var også ment å motivere bompengeselskapene til gjennomføring av bompengereformen gjennom å slutte seg til de nye regionale bompengeselskapene og legge om takst- og rabattstrukturen i tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016).

Tilskuddsordningen gjelder for bompengeprojekter som er utenfor de områdene/byene som mottar tilskudd gjennom belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene (kap. 1330, post 61) og belønningsmidler til bymiljø og byvekstavgifter (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 tillegg til de ordinære tilskuddene i denne ordningen ble det i 2025 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 ordningen med fritak på sideveg og halv takst på hovedveg. Rv 13 Ryfast fikk også et ekstraordinært tilskudd for reduksjon av takstene.

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 55.

2 Bompengeneinnkrevingen i 2025 – resultater og analyser

Kapitlet inneholder resultater for bompengeneinnkrevingen i 2025, 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 innkrevingstiden 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.

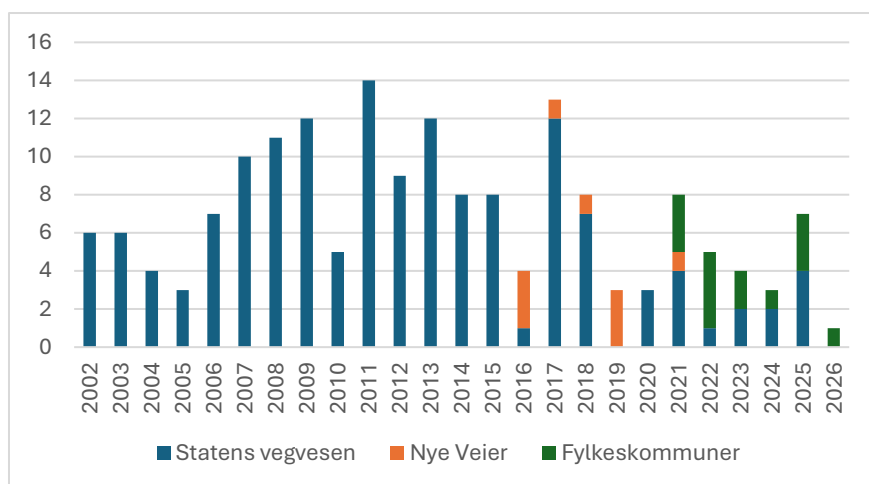
Tallene i rapporten er avrundet. Som følge av avrunding kan summen av enkeltverdier avvike fra oppgitt total, og prosentandeler summerer seg ikke nødvendigvis til 100 prosent.

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 vegprojekter. Figur 1 viser antall bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget i perioden 2002 til juli 2026, både nye projekter og projekter med revidert finansieringsopplegg eller forlenget innkreving. Fra 2015 er bompengeprojektene oppdragsgiver spesifisert, om det er Statens vegvesen, Nye Veier AS eller en fylkeskommune.



Figur 1 – Antall bompengeprojekter vedtatt av Stortinget i perioden 2002–juli 2026. Spesifisert per oppdragsgiver for bompengeprojektene.

2.1.2 Antall bompengeprojekter

I 2025 var det bompengeinnkreving i 57 bompengeprojekter.

I løpet av året ble bompengeinnkrevingen avsluttet for prosjektet fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse, i tillegg til to bomstasjoner i prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen.

Innkreving startet for prosjektene E16 Bjørum – Skaret, fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen, fv. 359 Kaste – Stoadalen og Rv 4 Roa – Gran grense. Det siste er en delstrekning i prosjektet Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense. Det var også oppstart av innkreving i ytterligere en bomstasjon i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest og flere bomstasjoner i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3.

I tillegg ble innkrevingen avsluttet i prosjektet rv 7 Sokna – Ørgenvika, men bompengeinnkrevingen startet opp igjen i bomstasjon på samme sted for prosjektet «Vidareføring av bompengeinnkreving på rv. 7 Sokna – Ørgenvika i Buskerud for å påskunde utbetringar av rv. 7 vidare gjennom Hallingdal» (jf. Prop. 77 S (2024–2025) og Innst. 394 S (2024–2025)), som ble vedtatt i Stortinget i 2025.

Tabell 1 viser antall bompengeprojekter med innkreving hvert år for perioden 2016–2025, i tillegg til antall bompengeprojekter som startet og avsluttet innkrevingen.

Tabell 1 – Antall bompengeprosjekter med innkreving i perioden 2016–2025, og antall bompengeprosjekter med oppstart og avslutning for disse årene.

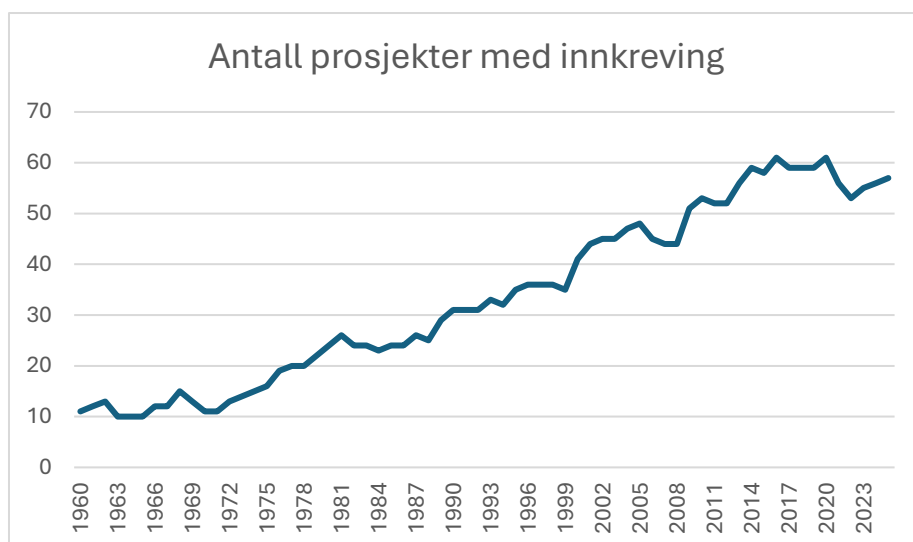
År	Antall bompengeprosjekter med innkreving	Antall nye bompengeprosjekter med oppstart av innkreving	Antall bompengeprosjekter med avslutning av innkrevingen
2016	61	5	4
2017	59	2	3
2018	59	3	5
2019	59	5	4
2020	61	6	8
2021	56	3	9
2022	53	6	1
2023	55	3	2
2024	56	3	3
2025	57	4	2

De fleste bompengeprojektene utførte bompengennekreving i bomstasjoner på veg. Det ble utført bompengennekreving 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 bompengennekreving på ferje innkreves bompengene som et tillegg til den regulære ferjebilletten og betales til det regionale bompengeselskapet. I disse tilfellene benyttes ferjene som innkrevingpunkt, på samme måte som bomstasjoner på veg. En oversikt over hvilke bompengeprojekter som har bompengennekreving på ferje finnes i Tabell 51. Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompengennekreving på veg, brukte AutoPASS.

Ved utgangen av 2025 hadde 55 prosjekter innkreving etter at to prosjekter ble avvirket i løpet av året. Ved dette tidspunktet var totalt 67 prosjekter vedtatt av Stortinget, som vil si at 12 prosjekter hadde ennå ikke startet innkreving. Tabell 52 viser hvilke prosjekter dette gjelder, og antall bomstasjoner tilhørende disse prosjektene, som oppgitt i de respektive stortingsproposisjonene. I tillegg er prosjekter som er vedtatt per juli i 2026 inkludert i samme tabell.

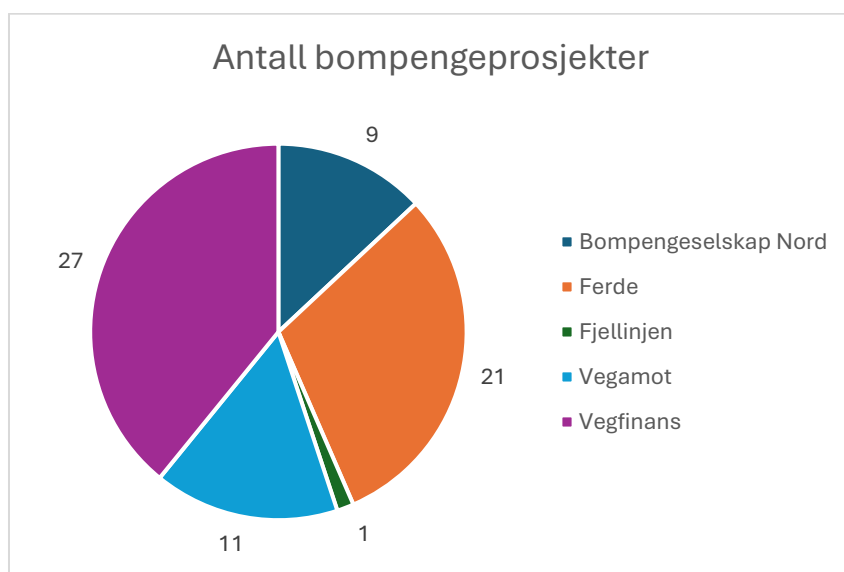
Tabell 51 gir en oversikt over alle bompengeprojekter som hadde innkreving i 2025, hvilket fylke og bompengeselskap de tilhørte, og antall bomstasjoner og ferjestrekninger med bompengennekreving.

Figur 2 viser antall bompengeprojekter med innkreving i perioden 1960–2025.



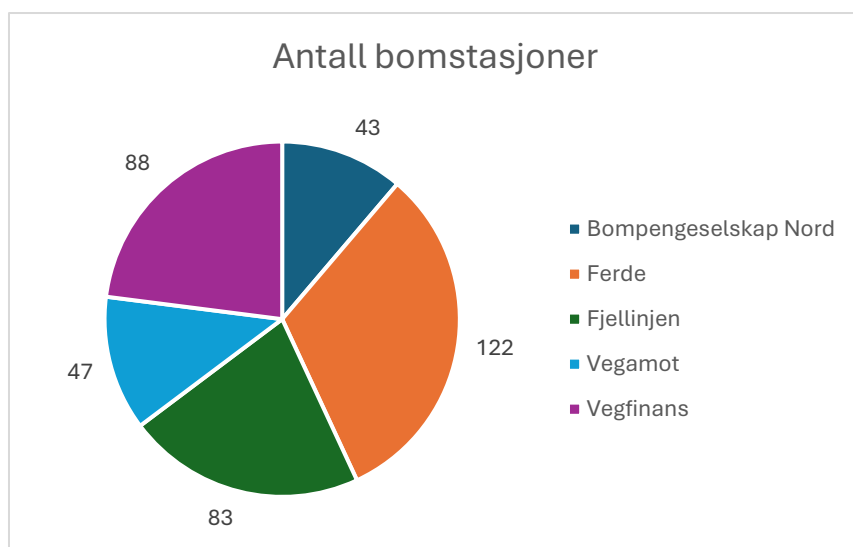
Figur 2 – Antall bompengeprojekter med innkreving i perioden 1960–2025.

Figur 3 viser hvordan antall bompengeprojekter fordelte seg mellom bompengeselskapene i 2025. Dette inkluderer prosjekter med innkreving ved utgangen av 2025, prosjekter som ble avsluttet i løpet av året og prosjekter som ennå ikke hadde startet innkreving i 2025.



Figur 3 – Antall bompengeprojekter i 2025 fordelt på de regionale bompengeselskapene.

De regionale bompengeselskapene forvalter et ulikt antall bompengeprojekter. I tillegg er det stor variasjon mellom de ulike prosjektene, fra store pakker i byområder med et høyt antall bomstasjoner, passeringer og inntekter, til små prosjekter på fylkesveger med én bomstasjon. Kun ett bompengeprojekt ligger 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 begge har en omtrent lik fordeling av bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Ferde og Vegfinans er de to selskapene som forvalter flest bompengeprojekter, og begge har flest riksvegprosjekter, i tillegg til flere bomringer. 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 51, i tillegg til en beskrivelse i kapittel 2.2.1.



Figur 4 – Antall bomstasjoner med bompengeinnkreving for de ulike regionale bompengeselskapene i 2025.

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

2.2 Trafikk

2.2.1 Antall passeringer

I 2025 var det registrert 1 196 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeinnkreving. Dette er en økning på 44 millioner passeringer sammenlignet med 2024. Det har vært en økning i antall passeringer i rundt 80 prosent av prosjektene i 2025 sammenlignet med 2024. Oppstart av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 og Bypakke Nedre Glomma fase 2, i tillegg til en trafikkøkning i Oslopakke 3, har spesielt bidratt til denne økningen.

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

Tabell 3–Tabell 6 viser antall passeringer fordelt på takstgruppe 1 og 2 og fordeling mellom passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeinnkreving, for perioden 2016–2025. Se Tabell 51 for en oversikt over alle prosjekter med innkreving i 2025, antall bomstasjoner tilhørende prosjektene, og om det var ordinær bompengeinnkreving i bomstasjoner eller innkreving på ferje.

Passeringene i bomstasjoner og på ferje med bompengeneinnkreving var fordelt på 93,5 prosent i takstgruppe 1 og 6,5 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 2025 i andelen passeringer med takstgruppe 1.

Andelen bompengepasseringer som ble gjort på ferjestrekninger med bompengeneinnkreving var på 0,3 prosent i 2025. Denne andelen har vært under én prosent i perioden 2016–2025.

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

År	Antall – takstgruppe 1	Antall – takstgruppe 2	Totalt antall passeringer	Andel – takstgruppe 1	Andel – takstgruppe 2
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 %
2025	1 118 706	77 226	1 195 932	93,5 %	6,5 %

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

År	Antall – bomstasjoner	Antall – ferje	Totalt antall passeringer	Andel – bomstasjoner	Andel – ferje
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 %
2025	1 192 502	3 430	1 195 932	99,7 %	0,3 %

Tabell 5 – Antall passeringer i bomstasjoner, fordelt på takstgruppe 1 og 2. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilder: 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
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 %
2025	1 115 740	76 762	1 192 502	93,6 %	6,4 %

Tabell 6 – Antall passeringer på ferjer med bompenginnskrevning, fordelt på kjøretøy under og over 6,0 meter. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilder: 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)
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 %
2025	2 966	464	3 430	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.

⁵ Bypakke Bergen, Oslopakke 3 og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

Tabell 7 – Antall passeringer fordelt på miljøtakstklasser for de prosjektene som har miljødifferensiering. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilder: 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
2025	117 443	104 539	236 252	657 506	22 444	3 554	1 365	7 168	42 231

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. (Kilder: 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 %
2025	23,8 %	21,2 %	47,9 %	4,6 %	0,7 %	0,3 %	1,5 %

Gjennomsnittlig antall passeringer per døgn (årsdøgntrafikk (ÅDT)) varierer mye mellom de ulike prosjektene. I noen få prosjekter passerte under 1 500 kjøretøy per døgn, mens i prosjektet med mest trafikk ble det registrert mer enn en million passeringer per døgn i gjennomsnitt. 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 per 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.

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 (med innkreving i bomstasjoner) som ikke har miljødifferensiering.

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

År	0–2 000	2 000–5 000	5 000–10 000	10 000–50 000	≥ 50 000
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
2025	4	13	7	19	14

Tabell 10 viser antall passeringer fordelt på bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter i perioden 2016–2025. Prosjektene som er definert som bomringer, inkluderte for 2025: Bypakke Bergen, Bypakke Bodø, Bypakke Grenland, Bypakke Nedre Glomma fase 2, Bypakke Nord-Jæren, Bypakke Tenk Tromsø, Bypakke Ålesund, Førdepakken, Haugalandspakken, Miljøpakke Trondheim, Oslopakke 3, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 og Vegpakke Harstad. Bompengepakker hvor utbyggingen hovedsakelig skjer på riksveg med mindre tiltak på fylkesveg eller kommunal veg, er definert som riksvegprosjekter. Se Tabell 51 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 2016 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. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 startet innkreving i flere bomstasjoner i 2025, og i tillegg var det trafikkøkning i Oslopakke 3. Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse avsluttet innkrevingen tidlig i 2025, som har bidratt til en reduksjon for fylkesvegprosjektene.

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

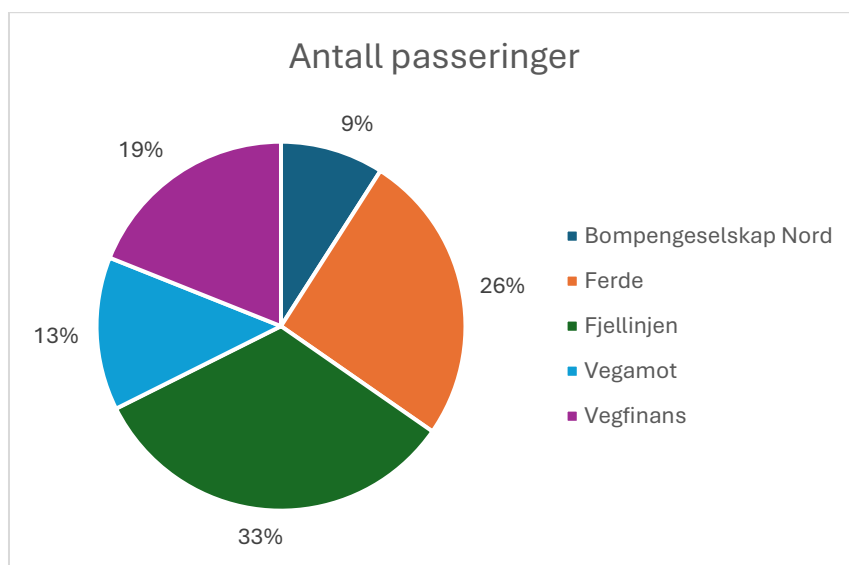
	Bomringer		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
2016	416 328	65,2 %	193 672	30,3 %	28 229	4,4 %
2017	428 653	65,4 %	198 347	30,3 %	27 971	4,3 %
2018	430 800	65,6 %	197 952	30,2 %	27 734	4,2 %
2019	647 957	73,6 %	203 949	23,2 %	28 321	3,2 %
2020	744 787	75,5 %	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 %
2025	941 388	78,7 %	215 976	18,1 %	38 568	3,2 %

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 74,7 prosent (bypakker), 6,6 prosent (vegpakker), 18,0 prosent (riksvegprosjekter) og 0,6 prosent (fylkesvegprosjekter). Tabell 11 viser denne fordelingen for perioden 2023–2025.

Tabell 11 – Fordeling av antall passeringer i bypakker, andre vegpakker og strekningsvise prosjekter fordelt på riksveg og fylkesveg, for perioden 2023–2025. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics)

	Bypakker	Vegpakker	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2023	71,3 %	7,3 %	20,4 %	1,0 %
2024	73,6 %	6,7 %	18,7 %	1,0 %
2025	74,7 %	6,6 %	18,0 %	0,6 %

Figur 5 viser hvordan totalt antall passeringer var fordelt mellom bompengeselskapene i 2025.



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

2.2.2 Passeringer med brukeravtale

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

I 2025 brukte alle bomstasjoner på offentlig veg AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Tabell 12 viser andelen passeringer som er tilknyttet en brukeravtale i perioden 2016–2025. Denne avtaleandelen er beregnet fra passeringer i bomstasjonene som bruker AutoPASS, og inkluderer ikke ferjestrekninger med bompengeneinnkreving. I 2025 var denne andelen på 90,1 prosent, en svak årlig nedgang siden 2022, men likevel høyere enn årene før 2021.

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

Tabell 12 – Avtaleandel, dvs. antall passeringer der brukeravtale er registrert i forhold til totalt antall passeringer.
(Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics)

År	Avtaleandel (prosent)
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
2025	90,1

Avtaleandelen er noe høyere i bomringer og i fylkesvegprosjekter enn i riksvegprosjekter. Andelene var henholdsvis på 91,4, 83,8 og 91,9 prosent for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. 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 89,5 prosent, mens den var på 98,2 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 13 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 2017–2025. 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 13 – Andel passeringer med avtale, der brikke ikke er registrert. Oppgitt i prosent av totalt antall passeringer og totalt antall passeringer uten brikke. (Kilder: 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 %
2025	22,8 %	69,7 %

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 14 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, forflytningshemmede i bomringer og lokale fritak, er oppgitt som en samlet sum. Passeringer med utrykningskjøretøy er ikke inkludert og vil komme i tillegg. I 2025 utgjorde disse fritakene og rabattene om lag 466 millioner passeringer, som tilsvarer 39 prosent av alle passeringer.

Passeringer med nullutslippskjøretøy er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.4.

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

Tabell 14 – 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. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics)

År	Timesregel	Passeringstak	Nullutslippskjøretøy	Fritak ¹¹	Totalt
2016			35	13	
2017			48	14	
2018	70	15	66	14	165
2019 ¹²	179	22	67	21	289
2020 ¹³	250	19	45	24	338
2021 ¹³	258	20	47	25	350
2022	277	24	39	28	367
2023	320	28	30	30	408
2024	352	30	23	33	438
2025	375	33	24	35	466

Hvis man ser på fordelingen av alle passeringer som ikke ble belastet bompenger i de ulike prosjektene, var 95,6 prosent av passeringene i bomringer, 1,7 prosent i riksvegprosjekter og 2,7 prosent i fylkesvegprosjekter. I bomringene var 47 prosent av passeringene ikke belastet bompenger, mens dette var 4 prosent i riksvegprosjekter og 35 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, og for disse var det fortsatt enkelte prosjekter som hadde 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy i 2025. 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 også enkelte fylkesvegprosjekter 100 prosent rabatt for nullutslippskjøretøy i 2025.

Passeringer med kjøretøy som er fritatt betaling av bompenger utgjorde 7,5 prosent av totalt antall passeringer som ikke ble belastet bompenger, og 2,9 prosent av totalt antall passeringer. Det er grovt estimert at verdien på disse passeringene er om lag 600 millioner kroner.

2.2.4 Nullutslippskjøretøy

I henhold til gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter 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.

¹¹ Passeringer med utrykningskjøretøy er ikke inkludert.

¹² 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.

¹³ 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.

For bompengeprojektene som hadde innkreving ved utgangen av 2025, hadde 46 prosjekter innført betaling for nullutslippskjøretøy. Se Tabell 56 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 15 for en oversikt over totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy fra og med 2021, og Tabell 56 for andelen passeringer med nullutslippskjøretøy i de ulike bompengeprojektene i 2025.

Tabell 15 – Totalt antall passeringer med nullutslippskjøretøy og andel av totalt antall passeringer. Antall er oppgitt i millioner passeringer. (Kilder: AutoPASS Analytics og rapportering fra bompengeselskapene)

År	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer (mill.)	Andel av totalt antall passeringer
2021 ¹⁴	225	23 %
2022	292	28 %
2023	361	32 %
2024	418	36 %
2025	492	41 %

Tabell 16 viser antall passeringer med nullutslippskjøretøy fordelt på takstgruppe 1 og 2, i tillegg til andel nullutslippskjøretøy i de to takstgruppene. Se Tabell 57 for en tilsvarende oversikt fordelt på de ulike bompengeselskapene. Andel passeringer med nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 varierer mye mellom de ulike prosjektene, og den er størst i prosjekter som ligger i områder der man bruker elektriske busser i kollektivtrafikken.

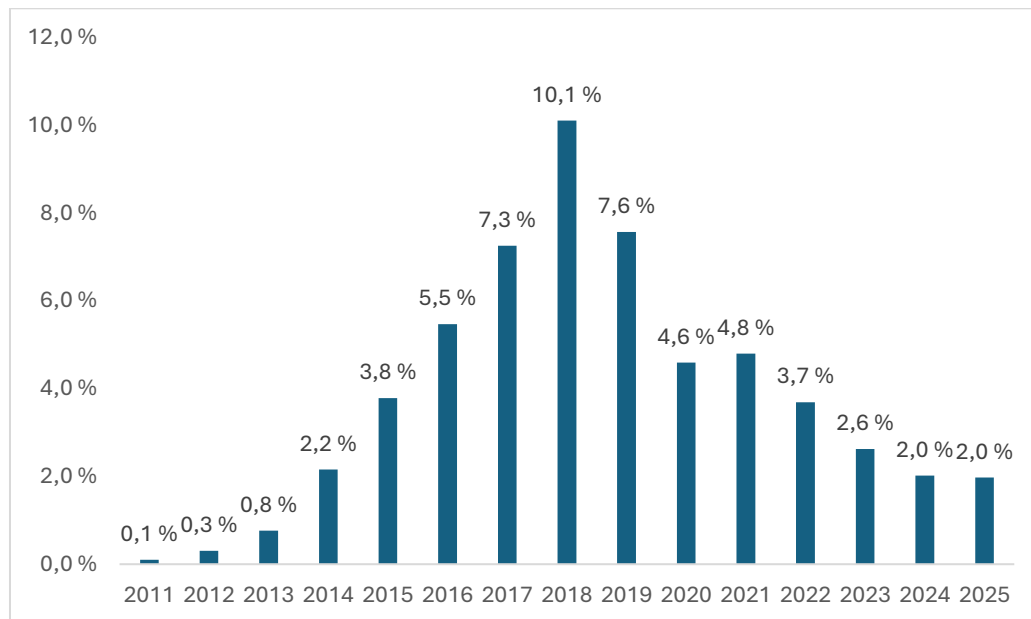
Tabell 16 – Antall og andel passeringer med nullutslippskjøretøy, fordelt på takstgruppe 1 og 2. Antall er oppgitt i tusen passeringer. Inkluderer både passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengennektering. (Kilder: AutoPASS Analytics og rapportering fra bompengeselskapene)

År	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer, takstgruppe 1 (1 000)	Nullutslippskjøretøy – andel, takstgruppe 1	Nullutslippskjøretøy – antall passeringer, takstgruppe 2 (1 000)	Nullutslippskjøretøy – andel, takstgruppe 2
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 %
2025	482 275	43,1 %	9 715	12,6 %

Antallet passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke ble belastet bompenger, økte kraftig fram til 2018. I 2019–2025 ble det innført betaling for nullutslippskjøretøy i flere prosjekter. Det er fortsatt enkelte prosjekter der det ennå ikke er innført betaling for nullutslippskjøretøy, jf. Tabell 56. Tabell 14 angir antall passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger i perioden 2016–2025. Figur 6 viser utviklingen i andelen passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011–2025. I 2025 var denne andelen på 2,0 prosent, som i 2024. Selv om flere prosjekter har innført betaling for nullutslippskjøretøy, er det en økning i elvarebiler som er fritatt

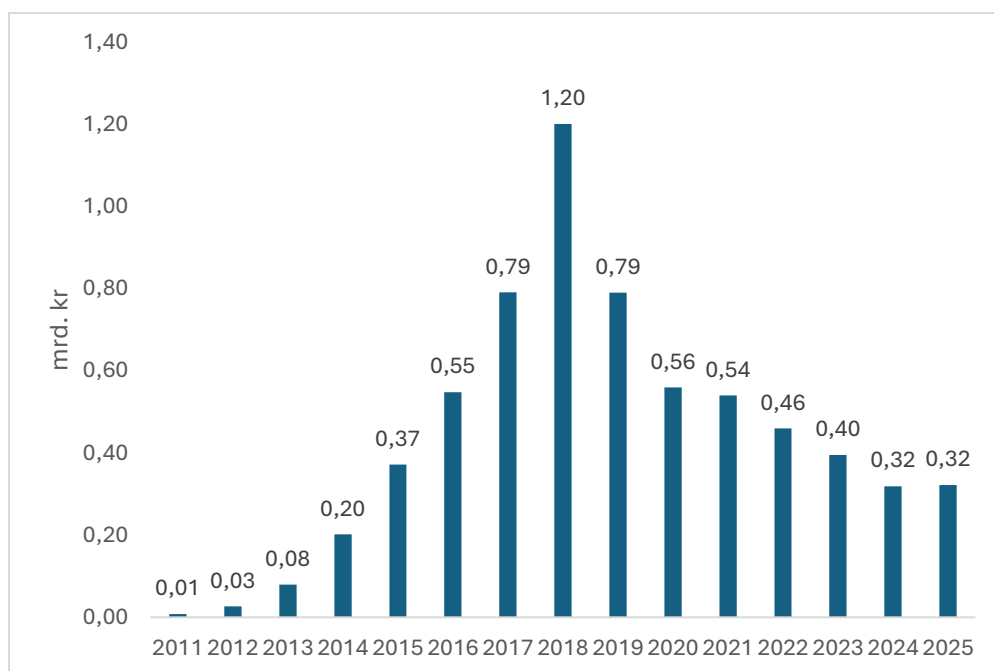
¹⁴ Tall for 2021 er beregnet basert på andel passeringer med nullutslippskjøretøy i perioden mai–desember.

betaling av bompenger, i tillegg til en økning av nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2. Regjeringen vil ikke åpne for bompengebetaling for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 i en periode frem til 2030, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036.



Figur 6 – Andel passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke var belastet bompenger i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2011–2025. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics)

Verdien på passeringene med nullutslippskjøretøy som ikke belastes bompenger, er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike prosjektene, og er anslått til totalt om lag 320 millioner kroner i 2025. Dette utgjorde 1,9 prosent av de totale passeringsinntektene. Ettersom det er innført betaling for nullutslippskjøretøy i 2019–2025 i flere prosjekter, har det over tid vært en reduksjon i denne verdien. Anslaget for 2025 er på samme nivå som i 2024, oppgitt i løpende kroner. I løpet av 2019 var det store endringer i enkelte bypakker, som har hatt innvirkning på gjennomsnittlig inntekt per 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 2011–2025.



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 56 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 2025 anslås det grovt at passeringsinntektene ville ha vært om lag 3,2 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 2025 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 2025; 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; bompenginnskreving 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 per passering.

2.2.5 Betalingsgrad og utenlandsregistrerte kjøretøy

Antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i bomstasjonene var om lag 27,0 millioner, som tilsvarer 2,3 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Tabell 17 viser antall passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy i perioden 2016–2025, 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 koronapandemien.

Tabell 17 – 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
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 ¹⁵	17,7	1,8 %
2022	23,2	2,2 %
2023	25,0	2,2 %
2024	25,9	2,3 %
2025	27,0	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 18 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 18 – Andel passeringer i 2025 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	90,9 %	9,1 %
Takstgruppe 2, norsk	98,3 %	1,7 %
Takstgruppe 1, utenlandsk	16,4 %	83,6 %
Takstgruppe 2, utenlandsk	97,4 %	2,6 %

Gjennomsnittlig betalingsgrad, basert på betalingsgrad hos de fem regionale bompengeselskapene, var for norske kjøretøy i takstgruppe 1 uten avtale på 88 prosent, mens takstgruppe 2 hadde en betalingsgrad på 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.

¹⁵ 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 har pågått et kontinuerlig arbeid med å få tilgang til kjøretøyregister i ulike land, og å forbedre prosessen med innkreving av bompenger fra utenlandsregistrerte kjøretøy. Fra 1.8.2025 trådte EETS-direktivet (European Electronic Toll Service) i kraft også i EØS-området, og direktivet legger til rette for at trafikantene skal kunne benytte én avtale, én bompengebrikke og én faktura på tvers av landegrensene. Direktivet vil kunne sikre at kjøretøy fra hele EU- og EØS-området kan identifiseres ved hjelp av det felleseuropeiske systemet EUCARIS, som muliggjør utveksling av kjøretøy- og førerkortinformasjon mellom myndigheter i ulike europeiske land. Dette vil gjøre det enklere å identifisere utenlandske lette kjøretøy¹⁶. De tekniske løsningene var klare i oktober 2025, som betydde at bompengeselskapene kunne identifisere kjøretøy fra Europa (EU og EØS) og sende faktura til rett person. Dette har ført til at tapte inntekter for bompengeselskapene på grunn av manglende tilgang til kjøretøyregister er kraftig redusert. Det har også ført til noen endringer i gjennomsnittlig betalingsgrad for utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale. Før EUCARIS ble implementert var det selvregistrering av passeringer, med da høy betalingsgrad. Nå faktureres det flere passeringer, men betalingsgraden er noe lavere. Gjennomsnittlig betalingsgrad for utenlandsregistrerte kjøretøy uten avtale var på om lag 75 prosent, opp fra 63 prosent i 2024. Her skiller man ikke på takstgruppe 1 og 2. Utenlandsregistrerte kjøretøy i takstgruppe 2 uten avtale utgjør dessuten en veldig liten andel, om lag 0,01 prosent av totalt antall passeringer i 2025. Hvis man ser på passeringer med utenlandsregistrerte kjøretøy der det har vært mulig å fakturere eier av kjøretøyet, er betalingsgraden i gjennomsnitt rundt 86 prosent. Dette er noe redusert, fra 90 prosent i 2024. Tabell 19 oppsummerer resultatene for betalingsgrad, og inkluderer også hvordan alle passeringer i 2025 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 19 – Fordeling av alle passeringer i 2025 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. (Kilder: AutoPASS Analytics og rapporter fra bompengeselskapene)

	Andel passeringer	Gjennomsnittlig betalingsgrad, alle passeringer	Gjennomsnittlig betalingsgrad, fakturerte passeringer
Takstgruppe 1, norsk – med avtale	83,5 %	100 %	100 %
Takstgruppe 2, norsk – med avtale	5,8 %	100 %	100 %
Takstgruppe 1, norsk – uten avtale	8,4 %		88 %
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 %	75 %	86 %
Takstgruppe 2, utenlandsk – uten avtale	0,01 %		

Bompengeselskapene har nå tilgang til kjøretøyregister innenfor EU og EØS, og beregnet tap for alle bompengeselskapene på grunn av manglende tilgang til kjøretøyregister er nå kraftig redusert, fra om lag 117 millioner kroner i 2024 til om lag 22 millioner kroner i 2025. Dette var beregnet til 140 millioner kroner i 2023. Det skilles ikke på takstgruppe 1 og 2, men dette er i hovedsak tilknyttet takstgruppe 1. På grunn av tilgangen til EUCARIS, som ble gitt i 2025, er beløpet betydelig lavere enn i 2023 og 2024, og landssammensetningen er annerledes. I 2025

¹⁶ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-milepal-for-innkreving-av-bompenger-fra-utenlandske-kjoretoy/id3114009/>

var rundt halvparten av det beregnede tapet fra kjøretøy registrert i Ukraina, mens tidligere stod passeringer med tyskregistrerte kjøretøy for den største andelen. Prosessen med fakturering av kjøretøy registrert i utlandet er tidkrevende, og beregnet tap kan reduseres noe over tid.

2.3 Bompenginntekter

I 2025 var de totale passeringsinntektene, det vil si innbetalte bompenger fra passeringer i bomstasjoner og på ferjer med bompengeneinnkreving, på 16,8 milliarder kroner, mens i 2024 var de på 15,5 milliarder 2024-kroner. Økningen skyldes i hovedsak inntektsøkning i Oslopakke 3 og Miljøpakke Trondheim, i tillegg til oppstart av innkreving for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 og Bypakke Nedre Glomma fase 2. Det har også vært en inntektsøkning i de fleste prosjektene som har bidratt til den totale økningen.

Tabell 20 viser bompengeselskapenes inntekter i perioden 2016–2025 spesifisert for passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, inntekter fra tilleggsavgifter, purregebyr og andre inntekter. Bompengeselskapenes totale driftsinntekter er summen av disse. 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 bompengeneinnkrevingen for enkelte prosjekter.

Tabell 20 – Totale inntekter for bompengeselskapene fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompengeneinntekter på ferje, inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer og utstedergodtgjørelse, 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)	Bompengene- inntekter på ferje	Sum passerings- inntekter	Inntekter fra tilleggsavgift, gebyrer, utsteder- godtgjørelse	Andre drifts- inntekter ¹⁷	Sum drifts- inntekter
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	1 988 714	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
2025	14 467 150	2 116 366	223 127	16 806 643	8 367	1 052 664	17 867 674

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.

¹⁷ Andre driftsinntekter er korrigert for gevinst ved salg av utsteder for 2021 og 2022, som beskrevet i kapittel 2.5.1.

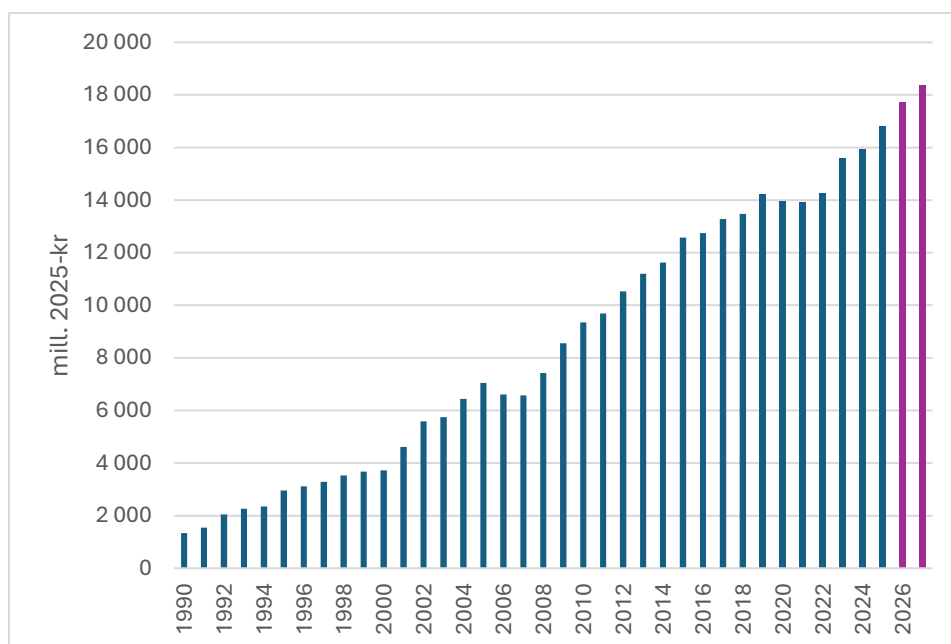
I 2023 ble timesregel for alle, uavhengig om kjøretøyet er tilknyttet en avtale, innført, jf. kapittel 1.1.3.6. Ettersom de uten avtale betalte fullpris for alle passeringer, har dette ført til et inntektstap for de prosjektene (bomringene) som har timesregel. Denne endringen har også ført til et noe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

Andelen passeringsinntekter fra takstgruppe 1 utgjorde 87,0 prosent og takstgruppe 2 utgjorde 13,0 prosent. Dette er en økning for takstgruppe 1, som vi også ser for andel passeringer. Tabell 21 viser fordelingen av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og 2 for perioden 2016–2025. Konsekvenser for trafikken på grunn av koronatiltakene antas å ha påvirket denne fordelingen i perioden 2020–2022.

Tabell 21 – Fordeling av passeringsinntekter mellom takstgruppe 1 og takstgruppe 2. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 1 (prosent)	Passeringsinntekter, andel takstgruppe 2 (prosent)
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	86,0	14,0
2024	86,1	13,9
2025	87,0	13,0

Figur 8 viser utviklingen av passeringsinntekter siden 1990 og prognoser for 2026 og 2027, oppgitt i millioner 2025-kroner. I perioden 1990–2025 har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 442 millioner 2025-kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år frem til 2019, og gjennomsnittlig årlig øking for perioden 2008–2025 var om lag 569 millioner 2025-kroner.



Figur 8 – Passeringsinntekter per år i perioden 1990–2025, og prognoser for 2026 og 2027, oppgitt i millioner 2025-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkelse av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013))

Prognosene for passeringssinntekter i 2026 og 2027 er på henholdsvis 18,3 og 19,4 mrd. kr (løpende). Prognosen for 2026 er oppjustert med rundt 1 mrd. kr sammenlignet med fjorårets prognose for 2026. Dette har flere årsaker. Prosjektene Bypakke Tønsberg-regionen, Bypakke Grenland fase 2, Bypakke Kristiansund og rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring ble alle vedtatt av Stortinget i 2025, og var derfor ikke en del av rapporteringen og prognosene som ble utarbeidet i 2025. Disse har alle startet innkreving i løpet av 2025 og 2026, og kom derfor i tillegg til 2026-prognosene fra 2025. I tillegg har prognosene for Oslopakke 3 og Bypakke Bergen blitt justert opp slik at det har gitt utslag på nasjonale resultater. Disse to prosjektene er de med høyest passeringssinntekter i landet. Noen enkeltprosjekter har derimot en lavere prognose enn oppgitt i 2025, som f.eks. rv 13 Ryfast, som har fått tilskudd for å redusere takstene.

De forventede inntektsøkningene i 2026, sammenlignet med passeringssinntektene for 2025, skyldes årsakene som nevnt over, i tillegg til oppstart av E16 Bjørum – Skaret og Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Prognosene for 2027 viser en ytterligere inntektsøkning, og dette skyldes bypakkene som startet i 2026 som får et helt år med innkreving og forventet oppstart i flere bomstasjoner i prosjektene E18 Langangen – Dørdal, E6 Ranheim – Åsen og rv 555 Sotrasambandet. Hvis tilskuddet til rv 13 Ryfast videreføres vil prognosen reduseres noe.

Den gjennomsnittlige inntekten per passering var på 14,05 kroner. Denne er beregnet fra bompengeselskapenes passeringssinntekter og alle registrerte passeringer, inkludert passeringer som ikke er belastet bompenger. Tabell 22 viser utviklingen siden 2016. Fra og med 2019 til 2022 har det vært en reduksjon av den gjennomsnittlige inntekten per passering, og den har deretter økt noe hvert år. 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 per 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 brukeravtale¹⁸, men det har gradvis blitt innført lavere rabatter for denne kjøretøygruppen. Dette vil derfor også bidra til utviklingen i gjennomsnittlig inntekt per passering.

Tabell 22 – Gjennomsnittlig inntekt per passering. Oppgitt i 2025-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics)

År	Gjennomsnittlig inntekt pr. passering (2025-kr)
2016	19,98
2017	20,28
2018	20,54
2019	16,15
2020	14,14
2021	14,19
2022	13,59
2023	13,76
2024	13,83
2025	14,05

Gjennomsnittlig inntekt per passering varierte mellom et minimum på 4,70 kroner og et maksimum på 132 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 23 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. Gjennomsnittlig inntekt per passering, også kalt gjennomsnittstakst, er noe som følges opp nøye for alle bompengeprojekter, jf. kapittel 1.1.5. Tabell 58 viser gjennomsnittstakst for alle prosjekter i 2025.

Tabell 23 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. Inntekt per passering er oppgitt i 2025-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene og AutoPASS Analytics)

År	Antall bompengeprojekter				
	0–20 kr	20–40 kr	40–60 kr	60–80 kr	≥ 80 kr
2016	18	18	12	4	8
2017	17	17	12	5	7
2018	16	19	11	3	8
2019	19	20	8	3	9
2020	17	22	11	3	8
2021	19	22	7	5	3
2022	19	18	10	4	2
2023	22	17	10	3	3
2024	20	19	11	1	4
2025	19	21	11	2	4

Tabell 24 viser fordelingen av passeringsinntekter for bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter. Hvordan prosjektene er definert er listet i Tabell 51 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 2022–2025, også påvirket av oppstart av innkreving i Bypakke Ålesund,

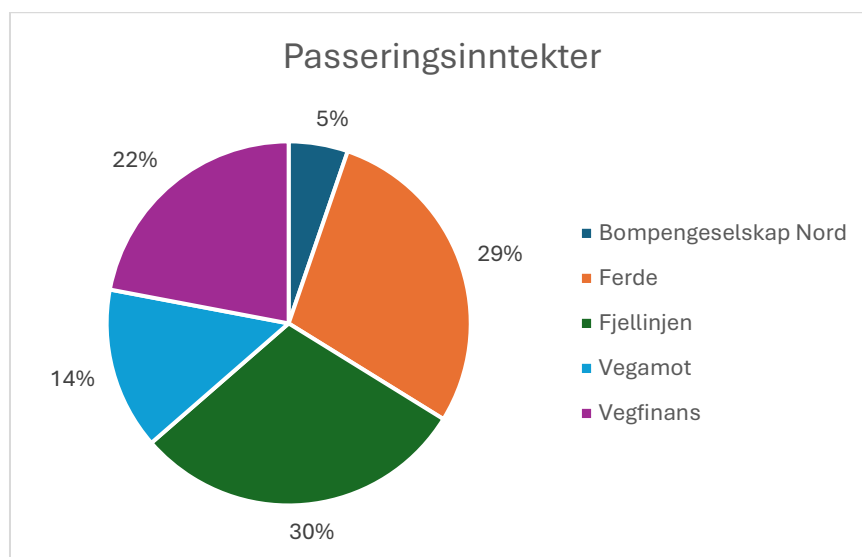
¹⁸ I bypakker med miljødifferensierte takster er det en egen takst for nullutslippskjøretøy, uavhengig om det finnes en gyldig brukeravtale.

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 2025 var det størst inntektsøkning kategorien for bomringer. I 2026 er det forventet en økning i andel passeringsinntekter for bomringene, mens det er forventet at i 2027 vil andelen for inntekter for riksvegprosjektene øke etter oppstart av flere nye prosjekter og bomstasjoner.

Tabell 24 – Fordeling av passeringsinntekter i bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

	Bomringer		Riksvegprosjekter		Fylkesvegprosjekter	
	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel	Passeringsinntekter	Andel
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 %
2025	10 750	64,0 %	5 162	30,7 %	895	5,3 %

Figur 9 viser hvordan de totale passeringsinntektene i 2025 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 25 viser hvordan passeringsinntektene i bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter var fordelt på bompengeselskapene.

Tabell 25 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i 2025 for bomringer, fylkes- og riksvegprosjekter var fordelt på de ulike bompengeselskapene. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Bompengeselskap	Bomringer	Fylkesvegprosjekter	Riksvegprosjekter
Bompengeselskap Nord	5,5 %	7,8 %	4,3 %
Ferde	27,1 %	50,7 %	27,8 %
Fjellinjen	46,6 %	0,0 %	0,0 %
Vegamot	13,2 %	38,0 %	12,8 %
Vegfinans	7,7 %	3,5 %	55,1 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 26 viser hvordan passeringsinntektene i de ulike bompengeselskapene fordelte seg på bomringer, riks- og fylkesvegprosjekter.

Tabell 26 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene i bompengeselskapene fordelte seg på bomringer, fylkes- og riksvegprosjekter. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

	Bompengeselskap Nord	Ferde	Fjellinjen	Vegamot	Vegfinans
Bomringer	66,9 %	60,6 %	100,0 %	58,7 %	22,3 %
Fylkesvegprosjekter	7,9 %	9,5 %	0,0 %	14,1 %	0,9 %
Riksvegprosjekter	25,2 %	29,9 %	0,0 %	27,3 %	76,9 %
Totalsum	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 27 viser hvordan inntektsfordelingen var mellom fylkene. 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 2025 var det bompengeneinnkreving i alle fylker, med unntak av Finnmark.

Tabell 27 – Oversikt over hvordan passeringsinntektene fordelte seg på de ulike fylkene i 2025. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Fylker	Andel passeringsinntekter
Oslo, Akershus	29,8 %
Vestland	12,8 %
Trøndelag	11,6 %
Rogaland	10,0 %
Innlandet	6,4 %
Agder	5,8 %
Østfold	3,9 %
Telemark, Vestfold	3,7 %
Akershus, Innlandet	3,2 %
Nordland	2,9 %
Møre og Romsdal	2,8 %
Troms	2,4 %
Telemark	2,3 %
Buskerud	1,7 %
Buskerud, Innlandet	0,9 %

2.4 Driftskostnader

Driftskostnadene rapportert fra bompengeselskapene er delt opp i lønnskostnader (lønn til ansatte, styrehonorarer, arbeidsgiveravgift, etc.), administrasjonskostnader (kostnader relatert til administrasjon og drift av selskapene: regnskapsføring, revisjon, seminar/kurs, reiser, kontorkostnader, møter, advokattjenester, etc.), 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 2025 var det 57 bompengeprojekter som hadde innkreivning av bompenger. Driftskostnadene for disse bompengeprojektene var 1 003 millioner kroner uten avskrivninger og 1 107 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 28 viser utviklingen fra 2016–2025 for de ulike kostnadspostene, og Tabell 29 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 28 – Oversikt over de ulike postene for driftskostnader. Oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Lønns- og adm.-kostnader	Innkreivings-kostnader	Tap på krav	Andre drifts-kostnader	Avskrivninger på varige driftsmidler
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
2025	175 183	632 600	195 497	-	103 887

Tabell 29 – 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. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Sum driftskostnader ekskl. tap på krav og avskrivninger	Sum driftskostnader ekskl. avskrivninger	Sum driftskostnader
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
2025	807 783	1 003 280	1 107 167

Hvis man ser på de totale driftskostnadene i perioden 2016–2025, så holdt de seg stabile i perioden 2016–2018, før de økte i 2019, og i perioden 2019–2025 har de vært stabile. Økningen i de totale driftskostnadene fra 2018 til 2019 er hovedsakelig knyttet til bypakkene i Oslo, Bergen og Nord-Jæren, hvor den største økningen er tilknyttet Oslopakke 3. I disse bypakkene var det store endringer i perioden 2018–2019. Økningen var hovedsakelig knyttet til kostnadspostene tap på krav og avskrivninger på varige driftsmidler. På grunn av overføring av vegkantutstyret i forbindelse med bompengereformen, og i tillegg anskaffelser av et stort antall bomstasjoner i bypakkene, var det en økning i avskrivningene. I 2022 var det en reduksjon i driftskostnadene totalt sammenlignet 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 var det totalt sett kun mindre endringer, men vi ser en reduksjon i tap på krav for begge årene, i tillegg til en reduksjon i avskrivninger i 2024. I 2025 var det en økning i tap på krav, som bidro til noe økte driftskostnader totalt.

Det var en økning i innkrevingskostnadene på rundt 10 millioner 2025-kr både fra 2023 til 2024 og fra 2024 til 2025. 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. Hvis man splitter innkrevingskostnadene i utstedergodtgjørelse og resterende innkrevingskostnader for bompengeselskapet, var det en økning på rundt 15 millioner 2025-kr i utstedergodtgjørelse, mens det var en reduksjon på om lag 5 millioner 2025-kr for de resterende innkrevingskostnadene. Tabell 30 viser totalkostnader for utstedergodtgjørelse i perioden 2019–2025. Utskillelsen av utsteder fra bompengeselskapene startet i 2020 og pågikk til 2022.

Tabell 30 – Kostnader til utstedergodtgjørelse, oppgitt i løpende 1 000 kr, i tillegg til utstedergodtgjørelsen som andel av både innkrevingskostnader og totalsum for driftskostnader. (Kilder: 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 %
2025	314 901	50 %	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 2025 var kostnadene i hovedsak tilknyttet drift, mens noe var til investeringer. Dette var til sammen for bompengeselskapene på om lag 127 millioner kroner. Dette utgjorde 11 prosent av de totale driftskostnadene og 20 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, og økte igjen i 2025. 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. Som følge av tilgang til EUCARIS vil det være en økning i forventet tap på krav, men samtidig redusert inntektsreduksjon, på grunn av at flere kjøretøy blir identifisert. Oslopakke 3 har hatt utfordringer med tap på krav fra privatregistrerte kjøretøy tilknyttet budbiltjenester med høyt passeringsvolum, og svært lav betalingsvilje, som omtalt i flere mediesaker i 2025.

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 som inkluderer perioden før bompengereformen.

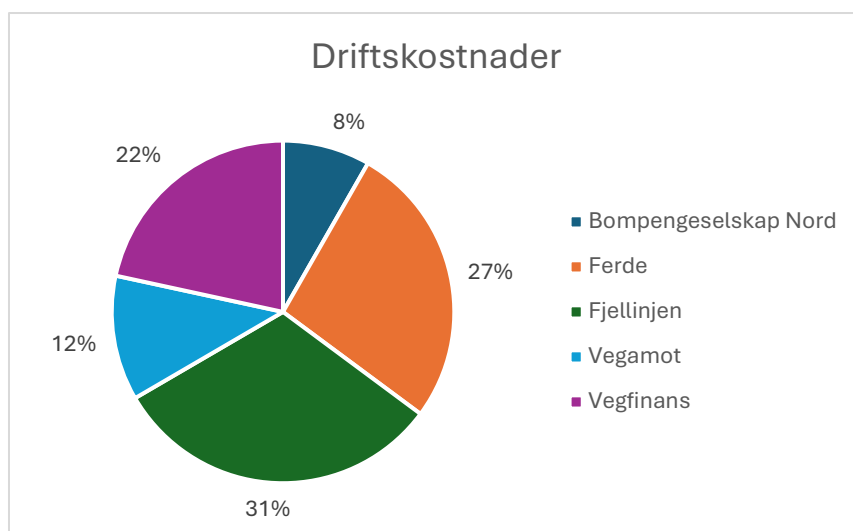
En annen faktor som gjør det utfordrende å sammenligne utviklingen på driftskostnadene er at det er gjort flere endringer på tap på krav de siste årene. Fra og med 2013 ble bompengeselskapene pålagt å kostnadsføre alle tap på krav som egen linje i regnskapet, under andre driftskostnader. Tap på krav 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 28, mens tap på krav som andel av passeringsinntekter og driftskostnader eksklusive og inklusive avskrivninger er oppgitt i Tabell 31.

Tabell 31 – Tap på krav som andel av passeringsinntekter og som andel av driftskostnader ekskl. og inkl. avskrivninger. (Kilder: 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
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 %
2025	1,2 %	19 %	18 %

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 29. Denne summen inkluderer da kostnadene knyttet til lønn, administrasjon og innkreving. Det er innkrevingskostnadene som utgjør den største andelen av de totale driftskostnadene. Hvis man sammenligner driftskostnader eksklusive avskrivninger og tap på krav mellom 2024 og 2025, har kostnadene økt med om lag 16 millioner 2025-kr. Hvis man i tillegg utelukker kostnader til utstedergodtgjørelse, har det vært en økning i de resterende driftskostnadene på i underkant av en million 2025-kr.

Figur 10 viser fordelingen av driftskostnadene mellom de regionale bompengeselskapene i 2025. Figuren viser totale driftskostnader, inklusive avskrivninger.



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

2.4.1 Driftskostnader per passering

Tabell 32 gir en oversikt over antall passeringer, driftskostnader og gjennomsnittlig driftskostnad per passering i perioden 2016–2025. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på varige driftsmidler, og er beregnet fra alle bompengeprojekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er oppgitt i tusen 2025-kroner. Driftskostnad per passering for alle bompengeprojekter med innkreving var 0,93 kroner i 2025, en reduksjon på to øre sammenlignet med 2024.

Tabell 32 – Oversikt over antall (1 000) passeringer, driftskostnader og driftskostnad per passering, oppgitt i 2025-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Antall passeringer (1 000)	Driftskostnader (inkl. avskrivning på varige driftsmidler) (1 000 2025-kr)	Gjennomsnittlig driftskostnad pr. passering (2025-kr)
2016	638 229	1 067 737	1,67
2017	654 971	1 069 554	1,63
2018	656 486	1 075 702	1,64
2019	880 228	1 204 143	1,37
2020	986 114	1 237 727	1,26
2021	980 273	1 237 587	1,26
2022	1 048 450	1 161 529	1,11
2023	1 131 971	1 132 584	1,00
2024	1 151 782	1 088 618	0,95
2025	1 195 932	1 107 167	0,93

Hvis man beregner driftskostnad per passering uten avskrivninger, får man 0,84 kroner for alle prosjektene med innkreving. Dette nøkkeltallet har gradvis blitt redusert i perioden 2016–2024, og er på samme nivå i 2024 og 2025, se Tabell 33. I denne tabellen er også driftskostnad per 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 0,68 kroner i 2025, 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 årlig reduksjon i perioden 2023–2025.

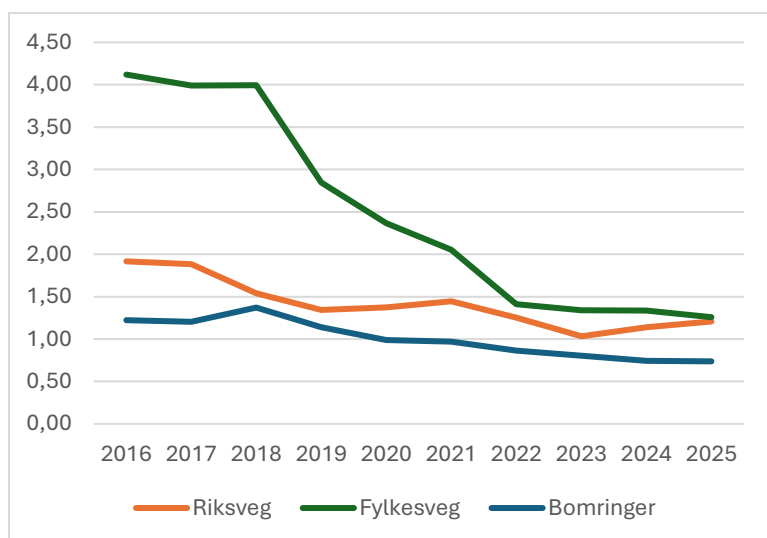
Tabell 33 – Driftskostnad per passering, ekskl. avskrivninger og tap på krav. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2025-kr	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger og tap på krav) pr. passering, 2025-kr
2016	1,56	1,41
2017	1,53	1,35
2018	1,53	1,34
2019	1,24	0,99
2020	1,12	0,95
2021	1,11	0,96
2022	0,96	0,73
2023	0,87	0,70
2024	0,84	0,69
2025	0,84	0,68

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) per passering. For bomringene var driftskostnadene per passering i 2025 på 0,74 kroner, for riksvegprosjekter 1,21 kroner og for fylkesvegprosjekter 1,26 kroner. Tabell 34 viser utvikling på disse tallene i perioden 2016–2025, og vi ser i Figur 11 at forskjellene mellom de ulike kategoriene gradvis har blitt mindre i løpet av denne perioden.

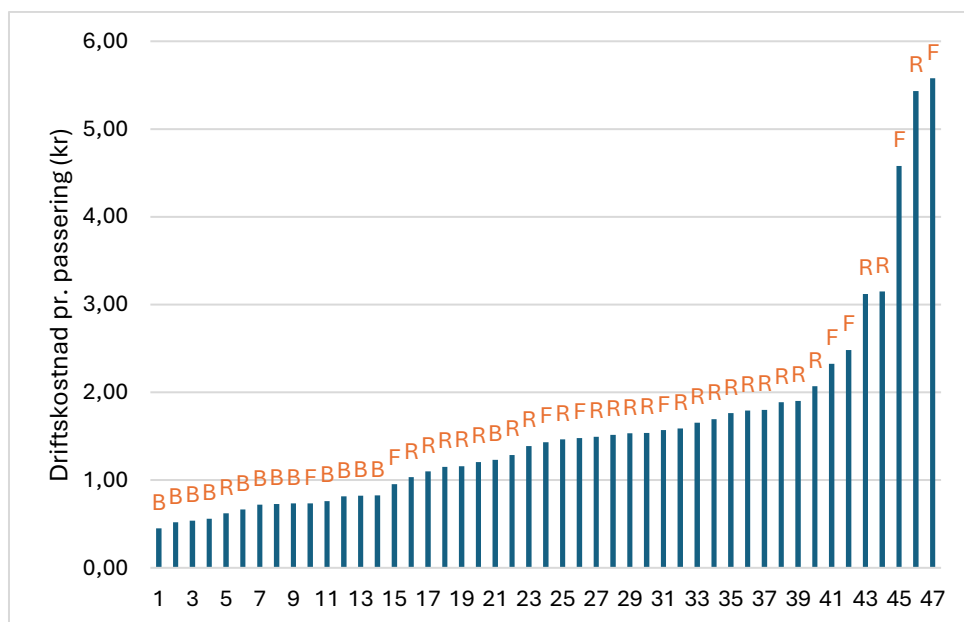
Tabell 34 – Driftskostnader per passering, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2025-kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Driftskostnad (ekskl. avskrivninger) pr. passering, 2025-kr		
	Bomringer	Riksvegprosjekter	Fylkesvegprosjekter
2016	1,22	1,92	4,12
2017	1,21	1,88	3,99
2018	1,37	1,54	3,99
2019	1,14	1,34	2,85
2020	0,99	1,37	2,37
2021	0,97	1,44	2,05
2022	0,86	1,25	1,41
2023	0,80	1,03	1,34
2024	0,74	1,14	1,34
2025	0,74	1,21	1,26



Figur 11 – Utvikling av driftskostnader per passering, ekskl. avskrivninger, for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. Oppgitt i 2025-kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Fylkesvegprosjektene har et lavt antall passeringer totalt sett, og det har også vært disse prosjektene som har lavest årsgjennsnittstrafikk. Bomringene, i tillegg til enkelte riksvegprosjekter, er de prosjektene med høyest årsgjennsnittstrafikk, og det er også i disse driftskostnadene per passering er lavest. Figur 12 viser kostnad per 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 overkant av 80 prosent av prosjektene en kostnad per passering på under to kroner, og blant disse er alle bomringene. Omtrent halvparten av fylkesvegprosjektene har en kostnad per passering på over to kroner.



Figur 12 – Driftskostnad per passering (eksklusive avskrivninger) per prosjekt for 2025. Om prosjektet er en bomring (B), et riksvegprosjekt (R) eller fylkesvegprosjekt (F) er spesifisert. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Som beskrevet over, er driftskostnader per passering lavest for de prosjektene som har et høyt antall passeringer. Det har siden 2018 vært en betydelig økning i antall passeringer, i stor grad forårsaket av oppstart og utvidelser av bypakker. Selv 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 per 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 35 viser en oversikt over passeringsinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringsinntektene i perioden 2016–2025, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av passeringsinntekter var i 2025 på 6,6 prosent, og var til sammenligning på 6,8 prosent i 2024.

Tabell 35 – Oversikt over passeringsinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av passeringsinntektene, inkludert avskrivninger. Tallene er oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Passeringsinntekter (1 000 kr)	Driftskostnader (1 000 kr)	Driftskostnader som andel av passeringsinntekter
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 %
2025	16 806 643	1 107 167	6,6 %

Hvis man ser på driftskostnadene uten avskrivninger, var driftskostnadene som andel av passeringsinntektene på 6,0 prosent. Se Tabell 36 for resultater fra 2016–2025. Tabell 36 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 51. 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 36 – Driftskostnader (ekskl. avskrivninger og ekskl. tap på krav og avskrivninger) som andel av passeringsinntekter for perioden 2016–2025, og driftskostnader (ekskl. og inkl. avskrivninger) som andel av passeringsinntekter og inntekter fra tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, for 2019–2025. (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
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 %
2025	4,8 %	6,0 %	5,7 %	6,3 %

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 37 for perioden 2016–2025.

Tabell 37 – Driftskostnader som andel av passeringsinntekter, ekskl. avskrivninger, spesifisert for bomringer, riksvegprosjekter og fylkesvegprosjekter. (Kilder: 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 %
2025	6,5 %	5,1 %	5,4 %

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 både 2024 og 2025. For fylkesvegprosjektene har dette nøkkeltallet variert mer, og det ble kraftig redusert i både 2019, 2022–2023 og 2025. For bomringene har det vært en årlig økning i perioden 2017–2020, før det ble en reduksjon fra 2021–2025. 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 andelen passeringer med nullutslippskjøretøy som ikke har blitt belastet bompenger blitt redusert. Selv om nullutslippskjøretøy betaler for passeringer i bomstasjonene, er takstene lavere enn takstene i takstgruppe 1 for konvensjonelle kjøretøy, og disse genererer derfor mindre inntekter per

passering. I 2025 var 47 prosent av passeringene i bomringene ikke belastet bompenger, jf. kapittel 2.2.3. Dette påvirker inntektene og bidrar til at driftskostnadenes andel av passeringsinntektene var høyere i bomringer enn i riksvegprosjekter, selv om driftskostnaden per passering var lavest i bomringene. Oslopakke 3 gjennomførte store endringer i sitt innkrevingssystem i 2019, og dette førte til en vesentlig økning i antall passeringer. Denne endringen førte også til en økning i driftskostnader, men det var kun en liten økning i passeringsinntektene dette året. På grunn av størrelsen på dette prosjektet vil det da ha en betydelig innvirkning på totalresultatet, i tillegg til dette nøkkeltallet spesifisert for bypakker.

2.5 Lån- og innskuddsforvaltning

Innkreving av bompenger foregår i hovedsak etter eller parallelt med utbyggingen av vegprosjektet, såkalt etterskudds- eller parallellinnkreving. I noen tilfeller kreves det også inn bompenger før utbyggingen settes i gang (forhåndsinnkreving). Hovedregelen er etterskuddsinnkreving, som innebærer at bompengennkrevingen starter når vegen åpnes for trafikk. Dette innebærer at det må tas opp lån i byggeperioden for å finansiere prosjektene. Parallellinnkreving 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

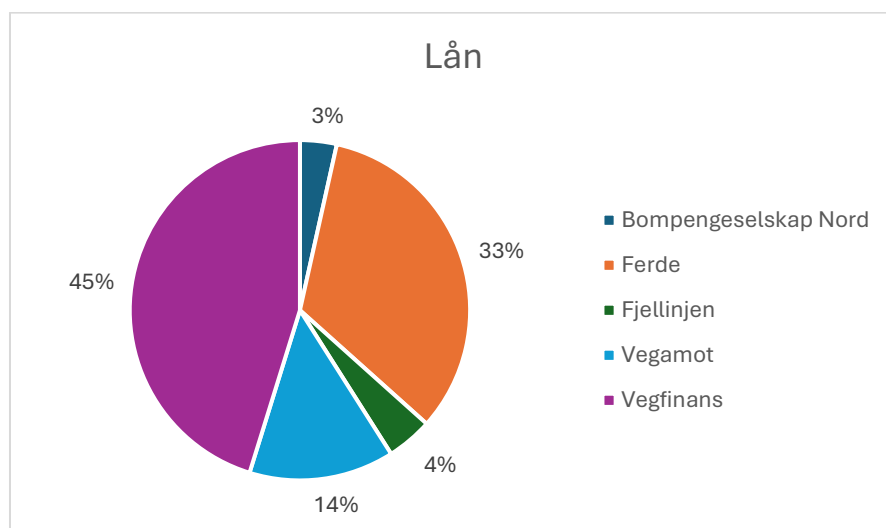
Ved utgangen av 2025 var det 50 bompengeprojekter som hadde lån for å finansiere utbyggingen av vegprosjektene. De resterende bompengeprojektene som ikke hadde lån ved dette tidspunktet hadde forhånds- eller parallellinnkreving, hadde avsluttet bompengennkrevingen, eller var prosjekter som nylig var vedtatt og de hadde ennå ikke tatt opp lån. Totalsum for låneporteføljen var på 77,8 milliarder kroner, som er en økning på 5,9 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 38 for utviklingen i bompengeselskapenes lånegjeld fra 2016–2025.

Tabell 38 – Utvikling i lånegjeld for alle bompengeselskapenes bompengeprojekter, tall i løpende 1 000-kroner (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Antall prosjekter	Lånegjeld pr. 31.12 (1 000 kr, løpende)
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
2025	50	77 830 345

I den siste tiårsperioden fra 2016–2025, er gjennomsnittlig økning per år i bompengeselskapenes lån på om lag 2,9 milliarder kroner. Økningen i lån fra 2024 til 2025 skyldes i hovedsak store låneopptak i riksvegprosjekter som E18 Lysaker – Ramstadsletta, E39 Rogfast, E6 Ranheim – Åsen og E6 Moelv – Øyer, i tillegg til låneopptak i Oslopakke 3.

Figur 13 viser fordelingen av totalsummen av alle lån pr. 31.12.2025 mellom bompengeselskapene.



Figur 13 – Fordeling av totalsummen av bompengeselskapenes lån pr. 31.12.2025. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Totale finanskostnader i 2025 utgjorde 2,5 milliarder kroner, mens finansinntektene var på 0,5 milliarder kroner. Netto finanskostnader var på 2,0 milliarder kroner, som er omtrent på samme nivå som i 2024. Se Tabell 39 for detaljer og en oversikt over finanskostnader og -inntekter i perioden 2016–2025. 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 må det tas hensyn til dette ved en eventuell sammenligning av 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 39 – Utvikling i finanskostnader og -inntekter, oppgitt i løpende 1 000-kroner. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Antall prosjekter	Finanskostnader (1 000 kr)	Antall prosjekter	Finansinntekter (1 000 kr)	Netto finanskostnader (1 000 kr)
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
2025	55	2 519 678	62	537 942	1 981 736

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 prosent for de enkelte bompengeprojektene i 2025, der de fleste har en sikringsgrad mellom 40–70 prosent. 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 sykkelveger.

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. 31.12.2025 for alle bompengeprojekter er oppgitt i Tabell 53, der det er oppgitt rentevilkår med og uten sikringer og sikringsgraden, det vil si hvor stor andel av lånegjelden til prosjektet som er sikret med fastrente. Ettersom det er vanlig at de enkelte prosjektene fordeler sin låneportefølje på flere lån, er oppgitt rente vektet ut fra størrelsen på de enkelte lånene tilknyttet prosjektet.

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapenes samlede lån pr. 31.12.2025 var 4,53 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de prosjektene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 4,14 prosent.

²⁰ Inkluderer kompensasjon til Ferde fra Statens vegvesen på 114 millioner kroner til prosjektet rv 13 Ryfast til dekning av finanskostnader i forbindelse med forsinket oppstart av bompengedekningen. 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 4,48 prosent, og 4,09 prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for rentevilkår i perioden 2016–2025 er gitt i Tabell 40 og Tabell 41.

Tabell 40 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Vektet effektiv lånerente				
	< 2 %	2–3 %	3–4 %	4–5 %	≥ 5 %
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
2025	0	1	3	44	2

Tabell 41 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer)				
	< 2 %	2–3 %	3–4 %	4–5 %	≥ 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
2025	0	1	13	32	4

Utvikling på gjennomsnittlig lånerente i perioden 2016–2025 er oppgitt i Tabell 42. Man ser her at de beregnede gjennomsnittlige lånerentene var 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 var på tilsvarende nivå som ved utgangen av 2023, mens det falt gjennom året i 2025, og påvirket derfor finanskostnadene positivt.

Tabell 42 – Gjennomsnittlig effektiv lånerente med og uten sikringer, oppgitt både som et rent gjennomsnitt og vektet gjennomsnitt pr. 31.12. (Kilder: 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
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 %
2025	4,53 %	4,48 %	4,14 %	4,09 %

2.5.3 Innskudd og innskuddsvilkår

Bompengeselskapene hadde totalt 9,2 milliarder kroner i bankinnskudd og andre finansielle plasseringer pr. 31.12.2025. Dette er en økning på om lag 2,7 milliarder kroner sammenlignet med 2024. 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 ennå 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 43 viser en oversikt over bompengeselskapenes samlede innskudd i perioden 2016–2025.

Tabell 43 – Utvikling i bompengeselskapenes innskudd, oppgitt i løpende 1 000-kroner. Inkluderer også andre finansielle investeringer/plasseringer. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Antall prosjekter	Sum innskudd pr. 31.12 (1 000 kr)
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
2025	57	9 249 790

Gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 4,28 prosent pr. 31.12.2025. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente med hensyn til størrelse på innskuddene var 4,52 prosent. Tabell 44 gir en oversikt over gjennomsnittlige rentevilkår for innskudd i perioden 2016–2025. Tabell 45 viser en oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente for perioden 2016–2025.

Tabell 44 – 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
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 %
2025	4,28 %	4,52 %

Tabell 45 – Oversikt over antall bompengeprosjekter fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

År	Innskuddsrente				
	< 1 %	1–2 %	2–3 %	3–4 %	≥ 4 %
2016	23	33	5	0	0
2017	46	14	0	0	1
2018	15	49	1	0	0
2019	5	48	17	0	0
2020	56	0	0	0	0
2021	0	58	0	0	0
2022	0	0	0	56	0
2023	0	0	0	0	53
2024	0	0	0	0	57
2025	0	0	0	23	34

2.6 Status på innkrevingstid

I 2025 ble bompengennektingen avsluttet for prosjektene fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse og rv 7 Sokna–Ørgenvika. En kort beskrivelse av innkrevingstidene for disse to prosjektene:

- Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse: Bompengennektingen startet 9. juni 2011 og finansierte ny Kråkerøyforbindelse i Østfold, jf. St.prp. nr. 41 (2006–2007) og Innst. S. nr. 149 (2006–2007). Formålet for den nye riksvegforbindelsen var å øke beredskapen for befolkningen på Kråkerøy og Hvaler og å bedre framkommeligheten mellom Fredrikstad by og Kråkerøy. Det var innkreving i to envegs bomstasjoner på ny og gammel fv. 108. Når Bypakke Nedre Glomma startet innkreving i 2019, ble innkrevingen samordnet med innkrevingen i bypakken, men økonomien ble holdt adskilt. Bompengennektingen var forutsatt å vare i 15 år, og ble avsluttet 7. februar 2025, etter omtrent 13,5 år.
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika: Bompengennektingen startet 28. juni 2014 og finansierte ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud fylke, jf. Prop. 157 S (2009–2010) og Innst. 23 S (2010–2011). Det var innkreving i en bomstasjon, og den var forutsatt å vare i 15 år. Innkrevingen ble avsluttet 28. februar 2025, etter i underkant av 11 år med innkreving.

Bompengeneinnkrevingen på samme sted ble videreført for å finansiere utbedringer av rv. 7 videre gjennom Hallingdal, jf. Prop. 77 S (2024–2025) og Innst. 394 S (2024–2025).

Tabell 54 viser tidspunkt for avslutning av bompengeneinnkrevingen som forutsatt i de respektive stortingsproposisjonene og forventet avslutningstidspunkt i henhold til prosjektenes status i juni 2026.

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

- E6 Ringebru – Otta (strekningen Frya – Sjøa): Inntektene for E6 Ringebru – Otta har vært lavere enn forventet og prognosene viser at selv etter innføring av betaling for nullutslippsskjøretøy fra november i 2021, samt ekstraordinært tilskudd på 231,5 millioner kr bevilget i 2022, vil prosjektet per i dag ha behov for ett år utvidet innkrevingstid. 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. Trafikken gjennom prosjektet viste moderat vekst både i 2024 og 2025. Trafikkøkningen i 2024 var i stor grad påvirket av flomstengte veger året før, mens veksten i 2025 i større grad representerer en reell trafikkvekst i prosjektet. KPI-justeringen av takstene fra 15. oktober 2024, kombinert med økt betaling for nullutslippsskjøretøy i takstgruppe 1 og fortsatt trafikkvekst i 2025 har bidratt til å styrke prosjektets inntektsgrunnlag og forbedre den økonomiske situasjonen.
- E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest: Prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest bygges parsellvis, med en forutsatt innkrevingstid på 15 år i hver bomstasjon, jf. Prop. 135 S (2016–2017), Innst. 469 S (2016–2017) og Prop. 89 S (2022–2023), Innst. 384 S (2022–2023). Bompengeneinnkrevingen startet i 2022, og to parseller er fortsatt i planlegging og utbyggingsfase. Trafikk og inntekter er lavere enn det som lå til grunn i proposisjonen. For å nedbetale gjelden innen forutsatt innkrevingsslutt i 2045 (med 15 år innkreving i hver bomstasjon) er det behov for ytterligere takstøkninger og/eller andre tiltak som øker inntektene i prosjektet. Bompengeselskapets analyse av innkrevingssopplegget etter 1-2 års drift viser at er behov for å øke innkrevingstiden fra 15 til 19 år for å dekke finansieringsbehovet med dagens takster. På grunn av forsinket utbygging av de to resterende parsellene vil total innkrevingssperiode strekke seg over mer enn 20 år.
- E6 Ranheim – Åsen: Prosjektet E6 Ranheim – Åsen bygges parsellvis, med en forutsatt innkrevingstid på 15 år i hver bomstasjon, jf. Prop. 81 S (2017–2018) og Innst. 298 S (2017–2018). Per i dag er det startet innkreving i en bomstasjon av de planlagt fire. På grunn av fortsatt utbygging på strekningen der innkrevingspunktet står er trafikken lavere enn forutsatt. De øvrige parsellene var planlagt ferdigstilt i hhv. 2025 og 2027. Parsellen med ferdigstillelsesdato i 2027 (Kvithamar–Åsen) går etter planen, mens parsell med ferdigstillelsesdato i 2025 (Ranheim–Åsen) er kraftig forsinket. Prosjektet har store overskridelser, og Nye Veier har meddelt bompengeselskapet at de ønsker å ta ut hele kostnadsrammen. Totalprosjektet ligger med dagens prognoser ca. to år bak 15 års innkrevingstid i hvert bomsnitt. Prognosene er svært usikre, og er avhengig av utbyggingskostnad og rekvisisjonstidspunkter.

- E6 Ulsberg – Melhus: Prosjektet E6 Ulsberg – Melhus bygges ut parsellvis, med en forutsatt innkrevingsstid på 15 år i hver bomstasjon, jf. Prop. 82 S (2018–2019) og Innst. 309 S (2018–2019). Per i dag er det innkreving i to bomstasjoner, tilknyttet parsellen Kvål–Melhus S. Den anslås å ha innkrevingslutt i 2037, men dette er usikkert. Kvål–Melhus er strekningen med størst trafikk og inntekspotensiale. Utbyggingen av de andre parsellene er utsatt eller forsinket. Dette fører til at det er mange år mellom første bomstasjon med innkrevingsstart og den siste. Per i dag ser det ut som at første bomsnitt sannsynligvis har igjen 2-3 års innkreving når hele prosjektet er ferdig bygd og alle bomsnitt har igangsatt innkreving. Prognosene er usikre på grunn av utbyggingskostnad, inntekspotensiale og innkrevingsstart på de ulike parsellene. Flere parseller er ikke på Nye Veiers prioriteringsliste enda, og det er ikke oppgitt prognose på innkrevingsstart fra Nye Veier.

Prosjektene som er nevnt over (E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, E6 Ranheim – Åsen og E6 Ulsberg – Melhus) er prosjekter som bygges ut parsellvis, der det har oppstått utfordringer med at det ikke er samsvar mellom den faktiske utbyggingstakten og tidsplanen for den planlagte bompengefinansieringen. Det pågår et arbeid i Statens vegvesen med å vurdere dagens modell for bompengefinansiert parsellvis utbygging, og Samferdselsdepartementet har bedt om at denne modellen justeres, jf. brev til Statens vegvesen av 03.06.2026.

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognoser angitt i 2026, avslutte bompengeinnkrevingen i henhold til nedbetalingstidspunkt som forutsatt eller tidligere, se detaljer i Tabell 54.

Bruk av gjennomsnittstakst i oppfølgingen av bompengeprojektene er beskrevet i kapittel 1.1.5, i tillegg til Tabell 58. 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.

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 innkrevingsstid 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 innkrevingsperioden med inntil fem år.

De fleste bompengeprosjekter har en forutsatt innkrevingsetid på 15 år, med noen unntak for prosjekter med kortere eller lengre innkrevingsetid. Med en så lang innkrevingsperiode er det tatt høyde for at trafikk og inntekter kan variere i denne perioden. Prop. 1 S (2016–2017) beskriver rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner. Finansieringsanalyser for bompengefinansierte vegprosjekter skal bygge på nøkterne forutsetninger. Ettersom finansieringsplanene har en lang 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 innkrevingsperioden slik at gjennomsnittstaksten blir som forutsatt, herunder i forhold til de faktiske rentebetingelsene som oppnås.

Det foreligger trafikkprognoser for alle bompengeprosjekter, 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. Bompengeprosjekter 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 bompengeprosjekter 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 avhengige 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 bompengeavtalen 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 2025

Det ble rapportert for følgende indikatorer:

- Driftskostnad per 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 2025 er det tredje året beregningen av de tre første måletallsindikatorene inkluderer avskrivninger for varige driftsmidler i driftskostnadsgrunnlaget. Dermed er de tre første måletallsindikatorer for 2023, 2024 og 2025 ikke direkte sammenlignbare med de historiske måletallsindikatorer.

Rapportering av måletallsindikatorer for 2025 er sjette 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.

2.7.1.1 Bompengeselskap Nord

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

Måletallsindikator	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,85	kr 0,76	kr 0,82	kr 1,36	kr 1,03	kr 0,88
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	10,42 %	9,72 %	10,03 %	11,04 %	9,2 %	7,6 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	9,74 %	9,05 %	9,36 %	10,00 %	8,3 %	5,2 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	8,53 %	8,50 %	12,77 %	9,91 %	11,0 %	10,2 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,39 %	4,45 %	4,17 %	3,01 %	2,24 %	2,93 %

Kommentarer:

- Driftskostnad per passering: Måletallsindikatoren viser en økning i 2025 sammenlignet med 2024. Innkrevingskostnadene har økt som følge av høyere omsetning og periodisk utskifting av innkrevingsutstyr. I tillegg bidrar generell lønns- og prisvekst til kostnadsøkningen. Avsetningen til tap på krav er doblet som følge av tilgang til

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

kjøretøyregistre for utenlandske kjøretøy uten AutoPASS-avtale. Dette har gitt bedre grunnlag for oppfølging av krav og dermed økt behov for tapsavsetninger.

Administrasjonskostnadene har også økt som følge av en engangskorreksjon (tilbakeføring) knyttet til tidligere fradragsført merverdiavgift i perioden 2022–2025.

Samtidig har trafikkutviklingen vært relativt stabil, med en moderat økning på 0,8 prosent.

- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene har økt som følge av takstøkninger og redusert elbilrabatt, som har hatt helårseffekt i 2025.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd er tilnærmet uendret fra 2024 til 2025. Endringen i nøkkeltallet skyldes derfor i hovedsak utviklingen i passeringsinntekter og driftskostnader.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Måletallet økte marginalt fra 2024 til 2025. Økningen skyldes i hovedsak høyere omsetning, som har medført et større samlet faktureringsgrunnlag. Både beløpet sendt til inkasso og totalt fakturert beløp har økt, mens forholdet mellom disse størrelsene har vært relativt stabilt.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Relativt stabile markedsforhold og betydelig fastrenteandel har bidratt til en gunstig renteutvikling gjennom året.

2.7.1.2 Ferde

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

Måletallsindikator	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,98	kr 1,03	kr 0,97	kr 0,84	kr 1,10	kr 1,11
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	6,25 %	6,52 %	6,65 %	6,54 %	8,5 %	8,8 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	5,98 %	6,31 %	6,44 %	6,32 %	8,2 %	8,5 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	20,87 %	20,63 %	21,68 %	20,05 %	31,7 %	40,0 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,28 %	4,29 %	3,85 %	2,29 %	1,43 %	1,83 %

Kommentarer:

- Driftskostnad per passering: Driftskostnadene økte noe i løpet av 2025, hovedsakelig som følge av høyere utstedergodtgjørelse knyttet til økte passeringsinntekter, samt høyere AutoPASS-kostnader og drift av flere bomstasjoner. Investeringer i nye bomstasjoner medførte også til økte avskrivningskostnader. Samtidig ble administrasjonskostnadene og kostnadene til innkreving fra utenlandske kjøretøy redusert. Totalt antall passeringer har økt hovedsakelig som følge av økt antall bomstasjoner i prosjektet Samferdselspakke for Kristiansandregionen. Prosjektet hadde i 2024 innkreving i fem bomstasjoner, mens det i 2025 var oppstart av innkreving i ytterligere ni nye bomstasjoner. Videre åpnet det også en ny bomstasjon i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal. Samtidig hadde prosjektene rv 7/rv 13 Hardangerbrua, E39 Sveгатjørn – Rådal, Kvinnheradpakken og rv 13 Ryfast en sterk utvikling i 2025.

- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte i 2025. Økningen skyldes både trafikkvekst (se omtale av trafikkutviklingen over) og KPI-justering av takstene. Det eneste prosjektet som hadde en nedgang i passeringsinntektene i 2025, var rv 13 Ryfast. Dette skyldes at takstene ble redusert med 33 prosent sommeren 2025 som følge av økt statlig tilskudd til prosjektet.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Det er ingen endring i hvilket prosjekt som mottar tilskudd. Samtlige tilskudd ble KPI-justert, og i tillegg fikk rv 13 Ryfast tildelt 67 millioner kr ekstra i tilskudd.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Andelen fakturerte krav sendt til inkasso økte i 2025 sammenlignet med året før. Utviklingen henger sammen med at passeringsinntektene fra kunder uten AutoPASS-avtale økte gjennom året. Antall fullprispasseringer var også høyere enn i 2024, noe som medførte et større volum av fakturerte krav. Samtidig var takstnivået i prosjektene generelt høyere enn året før, noe som bidro til økte fakturerte beløp. Selv om andelen fullprispasseringer av den totale trafikken var relativt stabil, førte økningen i antall passeringer og høyere takster til at flere krav ble sendt til inkasso.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Den gjennomsnittlige renten inkludert rentesikringsavtaler, ble svakt redusert i 2025 sammenlignet med året før. Det høye nivået av rentesikring bidrar til stabile og forutsigbare lånekostnader gjennom året.

2.7.1.3 Fjellinjen

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

Måletallsindikator	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,88	kr 0,88	kr 0,99	kr 0,82	kr 0,75	kr 0,76
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	6,95 %	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	N/A
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	27,11 %	24,18 %	24,07 %	20,20 %	24,3 %	23,9 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,38 %	4,42 %	4,34 %	3,97 %	3,39 %	3,89 %

Kommentarer:

- Driftskostnad per passering: Driftskostnadene økte i takt med trafikkutviklingen i 2025. Som følge av dette var driftskostnaden per passering uendret sammenlignet med 2024. Utstedergodtgjørelsen økte som følge av høyere avtaleinntekter. Samtidig økte tap på fordringer, hovedsakelig på grunn av økte tapsavsetninger knyttet til utenlandske fullpriskunder etter identifisering av flere kjøretøyeiere. Avskrivningene ble redusert etter at Fjellinjens bomstasjoner var fullt avskrevet sommeren 2024. Antall passeringer økte i 2025, blant annet som følge av stengingen av T-banelinjene 2 og 3 mellom Borgen og Majorstuen fra 28. mars 2025. Dette medførte at flere reisende valgte bil fremfor

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

kollektivtransport. I tillegg bidro færre ekstreme snødager enn normalt til økt trafikkvolum.

- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene økte mer enn driftskostnadene, noe som medførte at driftskostnadenes andel av passeringsinntektene ble redusert. Hovedårsaken til økte passeringsinntektene var takstøkningen som trådte i kraft 1. januar 2025. Videre bidro en vekst i antall registrerte passeringer til ytterligere inntektsøkning.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Økningen i måletallsindikatoren må ses i sammenheng med fremveksten av en kundegruppe med høyt trafikkvolum og lav betalingsgrad. Kundegruppen består i stor grad av privatregistrerte kjøretøy med tilknytning til næringsvirksomhet, særlig innen bud- og transporttjenester. Gruppen kjennetegnes videre av eldre fossilbiler, svært høyt passeringsvolum per kjøretøy, samt lav betalingsvilje. Dette har bidratt til både økt fakturert beløp og en høyere andel krav som går videre til inkasso.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Gjennomsnittsrenten var tilnærmet uendret sammenlignet med foregående år. Rentenivået i finansmarkedet var relativt stabilt gjennom året. Per 31. desember 2025 var 49 prosent av Fjellinjens samlede rentebærende gjeld, både kortsiktig og langsiktig, sikret med fastrente gjennom rentesikringsavtaler. Dette reduserer selskapets eksponering for renteendringer og bidrar til større forutsigbarhet i finansieringskostnadene.

2.7.1.4 Vegamot

Tabell 49 – Måletallsindikatorer for Vegamot. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Måletallsindikator	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 0,81	kr 0,85	kr 0,89	kr 0,82	kr 0,84	kr 0,72
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	5,40 %	6,46 %	6,85 %	6,84 %	7,5 %	6,5 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	5,40 %	6,45 %	6,64 %	6,68 %	7,3 %	6,4 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	11,00 %	13,28 %	13,49 %	11,05 %	12,9 %	15,3 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	3,75 %	3,73 %	3,42 %	2,78 %	1,89 %	2,26 %

Kommentarer:

- Driftskostnad per passering: Driftskostnadene har blitt redusert hovedsakelig som følge av reduksjon i tap på krav. I 2025 har tilgang til EUCARIS medført mye bedre identifisering av utenlandske bileiere. Dette har redusert tapsavsetting for utenlandske passeringer og dermed hatt betydelig positivt innvirkning på måletallet. Totalt antall passeringer viser en moderat økning i 2025, hovedsakelig som følge av helårseffekten av innkrevingen ved E39 Lønset – Hjelset.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Reduksjonen i driftskostnad som andel av passeringsinntektene i 2025 skyldes både økte passeringsinntekter og lavere kostnader. Passeringsinntektene har økt som følge av takstjusteringer i desember 2024 og KPI-

justeringer i januar 2025 på flere prosjekter. I tillegg har en generell økning i andelen nullutslippskjøretøy, kombinert med redusert rabatt for nullutslippskjøretøy på flere prosjekter, bidratt til høyere passeringsinntekter.

- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Reduksjon i driftskostnad som andel av inntekt inkludert tilskudd til reduserte takster utenom byområder i 2025 skyldes økte passeringsinntekter og reduserte kostnader. Statlig tilskudd er uendret i 2025 sammenlignet med 2024.
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Andelen fakturerte krav som sendes til inkasso har gått ned i 2025. En viktig årsak er trolig innføringen av timesregel for fullpriskunder i bypakker i september 2023, som har redusert belastningen for mange kunder. Samtidig har Vegamot en praksis med hyppig fakturering og relativt lave fakturabeløp, noe som bidrar til at flere krav blir betalt før forfall.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Den gjennomsnittlige renten inkludert rentesikringsavtaler økte noe i 2025 sammenlignet med året før. Vegamot har fortsatt betydelige låneopptak knyttet til pågående utbyggingsprosjekter. I 2025 var det særlig E6 Ranheim – Åsen som bidro til økt lånevolum. Samtidig har Vegamot et høyt nivå av rentesikring, noe som bidrar til forutsigbarhet og stabilitet i finansieringskostnadene.

2.7.1.5 Vegfinans

Tabell 50 – Måletallsindikatorer for Vegfinans. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Måletallsindikator	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Driftskostnad pr. passering (løpende)	kr 1,11	kr 1,03	kr 0,98	kr 0,89	kr 1,03	kr 0,93
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt	6,82 %	6,66 %	6,47 %	6,18 %	7,1 %	6,6 %
Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd	6,18 %	6,05 %	5,76 %	5,61 %	6,2 %	5,8 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale	13,19 %	12,39 %	9,15 %	7,56 %	9,9 %	9,7 %
Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler	4,32 %	4,34 %	3,67 %	2,36 %	1,98 %	2,46 %

Kommentarer:

- Driftskostnad per passering: Økningen i driftskostnad per passering sammenlignet med 2024 skyldes i hovedsak økte tap på krav. Dette er primært knyttet til økte avsetninger for forventede tap på utenlandske passeringer. Forbedret identifisering av kjøretøy gjennom EUCARIS har bidratt til økte inntekter ved at flere passeringer kan faktureres. Samtidig har dette medført høyere avsetninger for forventede tap på krav. Antall passeringer økte i 2025 sammenlignet med 2024. Økningen skyldes blant annet helårseffekten av oppstartet innkreving i Bypakke Nedre Glomma fase 2, samt oppstart av innkreving i prosjektene E16 Bjørum – Skaret, fv. 359 Kaste – Stoadalen og fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen.
- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt: Passeringsinntektene har økt i 2025 sammenlignet med 2024. KPI-justering av takster samt økning i trafikk bidrar til dette.

- Driftskostnad som andel av passeringsinntekt + statlig tilskudd: Statlig tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene viser en økning i 2025. Årsaken til økningen skyldes hovedsakelig avvikling av innkreving og tilhørende inntektsføring av periodiserte tilskudd for rv 7 Sokna – Ørgenvika og E6 Gardermoen – Kolomoen (delstrekningen Dal – Minnesund, Skaberudkrysset).
- Andel fakturerte krav oversendt til inkasso fra norske kunder uten brukeravtale: Måletallsindikatoren har økt i 2025 sammenlignet med 2024. Den største bidragsyteren til økningen i 2025 var Bypakke Nedre Glomma fase 2. Bypakker har generelt en høyere andel oversendt til inkasso enn øvrige bompengeprojekter, og utviklingen i Bypakke Nedre Glomma fase 2 har derfor påvirket resultatet negativt også i 2025.
- Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler: Måltallsindikatoren er redusert i 2025 sammenlignet med 2024. Rentesikring gjennom rentebytteavtaler og fastrentelån har bidratt til stabile og forutsigbare rentekostnader, til tross for et marked preget av usikkerhet og varierende rentenivå.

2.7.2 Oppsummering av hovedfunnene for 2025

Samlet sett har antall passeringer og passeringsinntekter økt i 2025 sammenlignet med 2024. Økningen skyldes både trafikkvekst, oppstart eller helårseffekt av innkreving i nye prosjekter og KPI-justering av takstene. Økte passeringsinntekter har også bidratt til høyere kostnader til utstedergodtgjørelse.

Andelen fakturerte krav fra norske kunder uten brukeravtale som ble oversendt til inkasso økte i de fleste selskapene i 2025. Økningen var blant annet knyttet til høyere trafikk og økt faktureringsvolum. Tilgang til EUCARIS har også bidratt til utviklingen ved at flere utenlandske kjøretøyeiere uten AutoPASS-avtale kan identifiseres og flere krav dermed kan følges opp gjennom ordinær innfordring og eventuelt oversendes til inkasso.

Gjennomsnittlig rente inkludert rentesikringsavtaler var relativt stabilt i 2025 sammenlignet med året før og viste en svak nedgang i de fleste selskapene. Rentesikring gjennom fastrentelån og rentebytteavtaler bidro til forutsigbare finansieringskostnader på tvers av bompengeselskapene.

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.

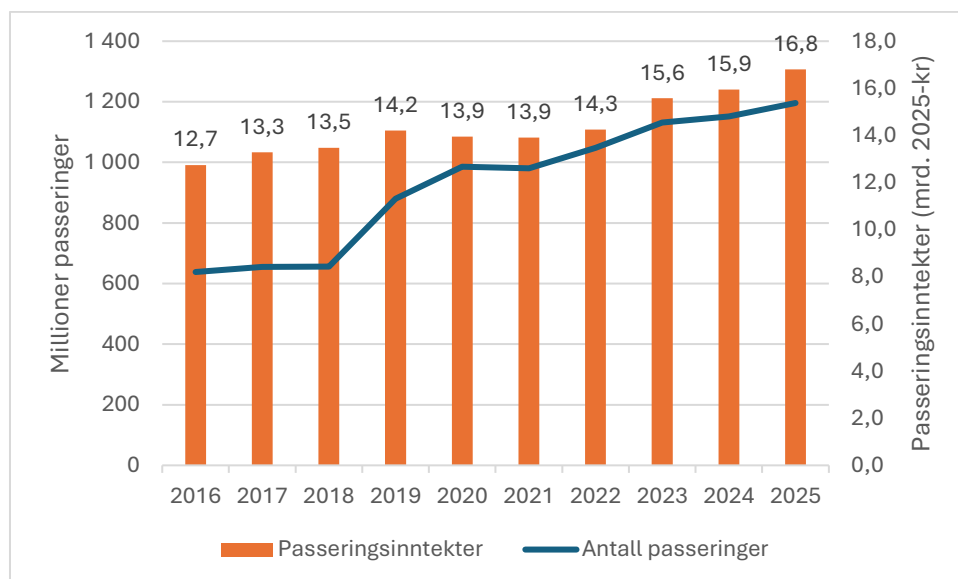
Basert på mottatt rapportering ser vi at bompenger i byområder blir brukt i større geografiske områder enn tidligere.

Vegdirektoratet jobber for tiden med rutiner for tidligere involvering av oppdragsgiver i arbeidet med handlingsprogram i bypakker.

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 2023–2025 så man igjen en trafikkøkning sammenlignet med hvordan det var før pandemien.

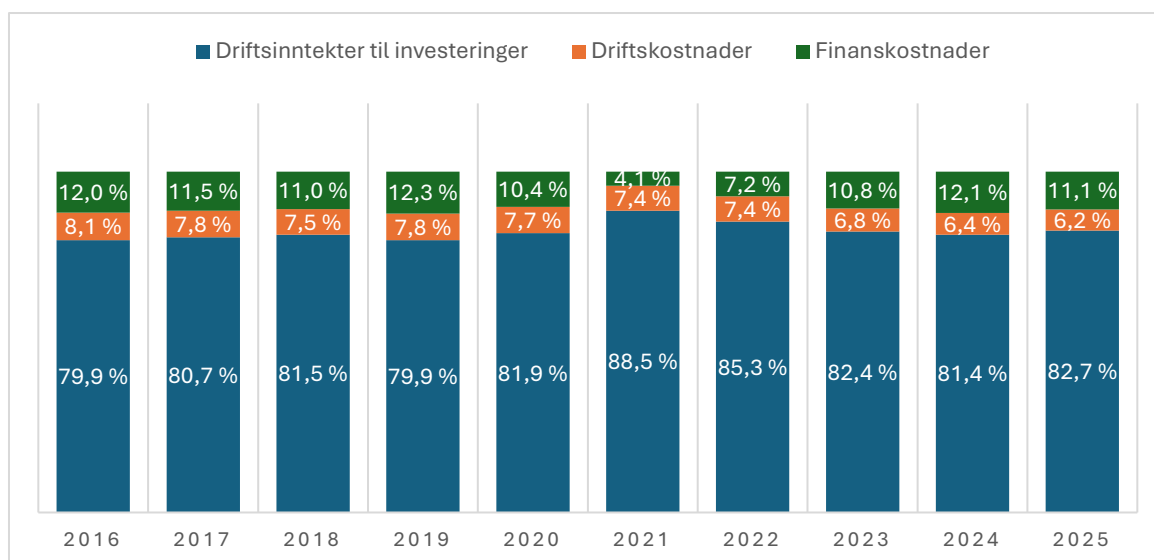
Figur 14 viser utviklingen i passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2016–2025. Det var en stor økning i antall passeringer fra 2018 til 2020 på grunn av oppstart av innkreving i nye bomstasjoner i flere bomringer, men det var likevel en reduksjon i passeringsinntektene fra 2019 til 2020. De fleste prosjektene har lang innkrevingstid og en robust økonomi, så koronapandemien antas likevel å ha begrenset innvirkning på nedbetaling av prosjektene. I 2023–2025 var det igjen en inntektsøkning etter oppstart av nye bypakker og riksvegprosjekter.



Figur 14 – Passeringsinntekter og antall passeringer i perioden 2016–2025. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics)

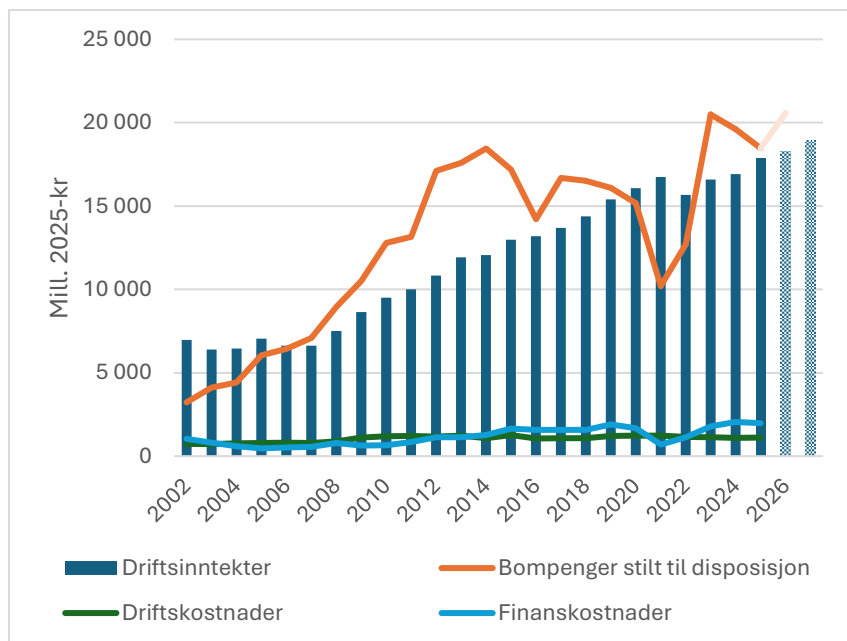
I 2025 gikk 6,2 prosent av driftsinntektene til driftskostnader og 11,1 prosent til finanskostnader²³. De resterende 82,7 prosent i 2025 gikk til investeringer. Se Figur 15 for denne fordelingen i perioden 2016–2025. Driftsinntektene inkluderer tilskudd, både for reduserte takster utenfor byområder og nedbetaling av gjenstående lån og avvikling av bompengedepotet, 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 finanskostnadene for disse tre årene. Enkelte bompengeprojekter som ennå ikke hadde startet innkreving ved årsslutt hadde finanskostnader og -inntekter ettersom låneopptak for disse var gjort ved et tidligere stadium.

²³ Netto finanskostnader



Figur 15 – Oversikt over andel av bompengeselskapenes driftsinntekter som gikk til driftskostnader, finanskostnader og investeringer i perioden 2016–2025. (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 etter 2022 etter at trafikken normaliserte seg etter at koronatiltakene ble opphevet, og at det i tillegg har blitt startet innkreving i nye prosjekter i årene etter pandemien. Det var både i 2021 og 2022 en reduksjon i den samlede låneporteføljen, før den igjen økte i årene 2023–2025. 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 16 viser utviklingen av bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon for utbygging av vegprosjekter på riks- og fylkesveg, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002–2025. 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 bompengennekkingen. Det var en reduksjon i disse midlene i 2021, og de var lavere enn inntektene i 2022. Bompenger stilt til disposisjon har ligget over innbetalte inntekter siden 2023. Anslag viser at det gjelder også for 2026, jf. Prop. 1 S (2025–2026). Samtidig viser prognosene for passeringsinntekter at det også ligger an til å bli en økning i 2026 og 2027 (i 2025-kroner).



Figur 16 – Utvikling i bompengeselskapenes driftsinntekter, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002–2025, oppgitt i millioner 2025-kr. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, Prop. 1 S (2016–2017), Prop. 1 S (2025–2026))

5 Vedlegg

5.1 Vedlegg 1 – Bompengeprosjekter og bomstasjoner

Tabell 51 – Bompengeprosjekter som hadde innkreving i 2025, 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	
Bømløpakken	Ferde	Vestland	F	1	1
E134 Damåsen – Saggrenda	Vegfinans	Buskerud	R	3	
E16 Bjørum – Skaret	Vegfinans	Akershus, Buskerud	R	4	
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	Vegfinans	Buskerud, Innlandet	R	6	
E16 Fønhus – Bagn – Bjørge	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	5	
E39 Lønset – Hjelset	Vegamot	Møre og Romsdal	R	2	
E39 Rogfast	Ferde	Rogaland	R	0	1
E39 Svevatjørn – 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	
Fosenpakken	Vegamot	Trøndelag	F	1	2
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	Østfold	F	2	

Bompengeprosjekt	Bompengeselskap	Fylke	Bomring (B), riksvegprosjekt (R), fylkesvegprosjekt (F)	Antall bom- stasjoner	Antall ferje- strekninger med bompenge- innkreving
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	Vegamot	Trøndelag	F	3	
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården	Vegfinans	Innlandet	F	1	
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	Møre og Romsdal	F	1	
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	Vegamot	Trøndelag	F	2	
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeselskap Nord	Nordland	F	3	
Fv 858 Ryaforbindelsen	Bompengeselskap Nord	Troms	F	1	
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	Vegfinans	Telemark	F	1	
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	Vegfinans	Telemark	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	3	
Rv 7 Sokna – Ørgenvika / Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring	Vegfinans	Buskerud	R	1	
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	Vestland	R	1	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	Ferde	Agder	B	14	
Vegpakke Harstad	Bompengeselskap Nord	Troms	B	8	
Totalt				383	7

5.2 Vedlegg 2 – Vedtatte bompengeprosjekter

Tabell 52 – Bompengeprosjekter som var vedtatt pr. juni 2026, men som ennå ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2025, med opplysninger om forutsatt antall bomstasjoner, stortingsproposisjoner og innstillinger, og bompengeselskap for de ulike prosjektene.

Bompengeprojekt	Antall bomstasjoner	Stortingsvedtak	Bompengeselskap
Arna–Stanghelle	6	Prop. 97 S (2024–2025) , Innst. 365 S (2024–2025)	Ferde
Bypakke Grenland fase 2 ²⁴	13	Prop. 153 S (2024–2025) , Innst. 57 S (2025–2026)	Vegfinans
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy ²⁵	11	Prop. 68 S (2023–2024) , Innst. 336 S (2023–2024)	Ferde
Bypakke Kristiansund ²⁶	2	Prop. 87 S (2024–2025) , Innst. 337 S (2024–2025)	Vegamot
Bypakke Tønsberg-regionen ²⁷	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
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. 17 Ørnes–Glomfjord	2	Prop. 85 S (2025–2026) , Innst. 363 S (2025–2026)	Bompengeselskap Nord
Rv 555 Sotrasambandet	2	Prop. 41 S (2017–2018) , Innst. 270 S (2017–2018)	Ferde

²⁴ Startet innkreving 11.05.2026

²⁵ Startet innkreving 30.03.2026

²⁶ Startet innkreving 01.06.2026

²⁷ Startet innkreving 01.07.2026

5.3 Vedlegg 3 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 53 – Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser pr. 31.12.2025 for alle bompengeprojekter. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene)

Bompengeprojekt	Bompengeselskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2025 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2025	Sikringsgrad pr. 31.12.2025	Effektiv lånerente inkl. sikringer pr. 31.12.2025
Arna–Stanghelle	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Askøypakken	Ferde	200	4,29 %	0 %	4,29 %
Bypakke Bergen	Ferde	3 350	4,59 %	54 %	3,67 %
Bypakke Bodø	Bompengeselskap Nord	1 081	4,41 %	30 %	4,41 %
Bypakke Grenland	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Grenland fase 2	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	Ferde	0	0,00 %	0 %	4,88 %
Bypakke Kristiansund	Vegamot	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	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Tønsberg-regionen	Vegfinans	278	4,72 %	50 %	4,18 %
Bypakke Ålesund	Vegamot	360	4,48 %	0 %	4,48 %
Bømlopakken	Ferde	450	4,47 %	56 %	3,70 %
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt	Bompengeselskap Nord	6	6,00 %	0 %	6,00 %
E134 Damåsen – Saggrenda	Vegfinans	1 914	4,70 %	42 %	4,40 %
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
E134 Røldal–Seljestad	Ferde	0	0,00 %	0 %	4,88 %
E16 Bjørum – Skaret	Vegfinans	2 579	4,70 %	42 %	4,40 %
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	Vegfinans	1 473	4,70 %	42 %	4,40 %
E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo	Vegfinans	265	4,74 %	40 %	4,11 %
E16 Kongsvinger – Slomarka	Vegfinans	228	4,77 %	58 %	4,55 %
E18 Gulli – Langangen	Vegfinans	3 784	4,72 %	50 %	4,18 %
E18 Langangen – Dørdal	Vegfinans	4 164	4,72 %	50 %	4,18 %
E18 Lysaker – Ramstadsletta	Vegfinans	8 909	4,70 %	42 %	4,40 %
E18 Tvedestrand – Arendal	Ferde	1 017	4,16 %	74 %	3,05 %
E18 Tvedestrand – Dørdal	Ferde	0	0,00 %	0 %	4,88 %
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	Ferde	5 550	4,00 %	50 %	3,89 %
E39 Lønset – Hjelset	Vegamot	790	4,20 %	100 %	4,20 %
E39 Rogfast	Ferde	5 250	4,47 %	50 %	4,24 %
E39 Svegatjørn – Rådal	Ferde	2 873	4,22 %	50 %	3,76 %
E6 Gardermoen – Kolomoen	Vegfinans	660	4,74 %	40 %	4,11 %
E6 Hålogalandsbrua	Bompengeselskap Nord	180	4,58 %	100 %	5,03 %
E6 Kolomoen – Moelv	Vegfinans	2 360	4,74 %	40 %	4,11 %
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	Bompengeselskap Nord	308	3,59 %	58 %	3,57 %

Bompengeprosjekt	Bompengeelskap	Sum låneportefølje pr. 31.12.2025 (mill. kr)	Vektet effektiv lånerente pr. 31.12.2025	Sikringsgrad pr. 31.12.2025	Effektiv lånerente inkl. sikringer pr. 31.12.2025
E6 Moelv – Øyer	Vegfinans	2 515	4,74 %	40 %	4,11 %
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	Bompengeelskap Nord	150	4,56 %	67 %	4,35 %
E6 Ranheim – Åsen	Vegamot	5 980	3,95 %	73 %	3,89 %
E6 Ringebu – Otta	Vegfinans	1 553	4,74 %	40 %	4,11 %
E6 Ulsberg – Melhus	Vegamot	1 430	3,85 %	74 %	3,81 %
E6 Vindåstiene – Korporalsbrua	Vegamot	470	4,62 %	74 %	3,12 %
Fosenpakken	Vegamot	25	4,31 %	0 %	4,31 %
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	Vegamot	605	4,61 %	63 %	3,48 %
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården	Vegfinans	94	4,74 %	40 %	4,11 %
Fv 659 Nordøyvegen	Vegamot	575	2,29 %	77 %	2,29 %
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	Vegamot	500	4,59 %	66 %	3,22 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	Bompengeelskap Nord	330	4,54 %	88 %	5,51 %
Fv 858 Ryaforbindelsen	Bompengeelskap Nord	11	5,25 %	0 %	5,25 %
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	Vegfinans	354	4,72 %	50 %	4,18 %
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	Vegfinans	190	4,72 %	50 %	4,18 %
Førdepakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Haugalandspakken	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Kvammapakken	Ferde	30	4,30 %	0 %	4,30 %
Kvinnheradpakken	Ferde	170	4,61 %	44 %	4,20 %
Miljøpakke Trondheim	Vegamot	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordhordlandspakken	Ferde	350	4,73 %	43 %	4,47 %
Oslopakke 3	Fjellinjen	3 400	4,62 %	49 %	4,37 %
Rv 13 Ryfast	Ferde	6 100	4,55 %	50 %	4,06 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	Vegfinans	1 108	4,74 %	40 %	4,11 %
Rv 36 Bø – Seljord	Vegfinans	151	4,72 %	50 %	4,18 %
Rv 36 Slåttekås – Årnes	Vegfinans	53	4,72 %	50 %	4,18 %
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	Vegfinans	2 557	4,74 %	40 %	4,11 %
Rv 555 Sotrasambandet	Ferde	0	0,00 %	0 %	4,88 %
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	Ferde	450	4,43 %	34 %	3,56 %
Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring	Vegfinans	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	Ferde	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegpakke Harstad	Bompengeelskap Nord	650	4,47 %	65 %	3,98 %

5.4 Vedlegg 4 – Status for nedbetaling av bompengeprojektene

Tabell 54 – Alle bompengeprojekter vedtatt pr. juni 2026, anslag på forventet nedbetalingsår når bompengeneinnkrevingen kan avslutte, og forutsatt innkrevingssslutt som angitt i de respektive stortingsproposisjonene. Anslag på forventet innkrevingssslutt er kun oppgitt for prosjekter som hadde startet bompengeneinnkreving ved slutten av 2025. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, stortingsproposisjoner for de ulike bompengeprojektene)

Bompengeprojekt	Anslag på forventet innkrevingssslutt	Innkrevingssslutt i gjeldende stortingsproposisjon
Arna–Stanghelle ²⁸	-	-
Askøypakken	2033	2033
Bypakke Bergen	2038	2038
Bypakke Bodø	2035	2035
Bypakke Grenland	2026	2026
Bypakke Grenland fase 2	-	2036
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	-	2040
Bypakke Kristiansund	-	2041
Bypakke Nedre Glomma fase 2	2039	2039
Bypakke Nord-Jæren	2038	2038
Bypakke Tenk Tromsø	2038	2038
Bypakke Tønsberg-regionen	-	2041
Bypakke Ålesund	2037	2037
Bømlopakken	2037	2037
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt	-	2044
E134 Damåsen – Saggrenda	2034	2035
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	-	2047
E134 Røldal–Seljestad	-	2046
E16 Bjørum – Skaret	2040	2040
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	2037	2037
E16 Fønhus – Bagn – Bjørge	2030	2035
E16 Kongsvinger – Slomarka	2027	2030
E18 Gulli – Langangen	2028/2031/2034/2037	2029/2032/2035/2038
E18 Langangen – Dørdal ²⁹	2041	2041
E18 Lysaker – Ramstadsletta	-	2048
E18 Tvedestrand – Arendal	2031	2034
E18 Tvedestrand – Dørdal	-	2040
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest ³⁰	2049	2045
E39 Lønset – Hjelset	2039	2039
E39 Rogfast ³¹	-	2045

²⁸ Prop. 97 S (2024-2025) legger opp til at bompengeneinnkrevingen 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.

²⁹ Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på 15 år i hvert bomsnitt. I august 2026 er det kun E18 Rugtvedt – Dørdal som har startet innkreving.

³⁰ 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 ennå ikke startet innkreving.

³¹ 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	Innkrevingslutt i gjeldende stortingsproposisjon
E39 Sveгатjørn – Rådal	2035	2040
E6 Gardermoen – Kolomoen	2023/2025/2028	2024/2026/2030
E6 Hålogalandsbrua	2027	2035
E6 Kolomoen – Moelv	2030	2035
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	2031	2033
E6 Moelv – Øyer	-	2040
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	2028	2032
E6 Ranheim – Åsen ³²	2045	2039
E6 Ringebu – Otta	2032	2031
E6 Ulsberg – Melhus ³³	2050	2046
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	2031	2035
Fosenpakken	2027	2027
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	2025	2026
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	2031	2035
Fv 33 Skardtjern – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	2031	2035
Fv 659 Nordøyvegen	2044	2047
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	2030	2033
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	2033	2034
Fv 858 Ryaforbindelsen	2026	2030
Fv. 17 Ørnes-Glomfjord	-	2046
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	2040	2040
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	2040	2040
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	2035	2036
Rv 36 Slåttekås – Årnes	2027	2033
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	2040	2040
Rv 555 Sotrasambandet	-	2044
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	2025	2029

³² 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. Per 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. Se kapittel 2.6 for flere detaljer.

³³ 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. Se kapittel 2.6 for flere detaljer.

Bompengeprosjekt	Anslag på forventet innkrevingslutt	Innkrevingslutt i gjeldende stortingsproposisjon
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua ³⁴	2028	2028 (2030)
Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring	2029	2029
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	2039	2039
Vegpakke Harstad	2036	2036

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 innkrevingsstiden med inntil fem år. På grunn av økonomien i prosjektet er innkrevingsstiden forlenget med to år, jf. brev fra Vegdirektoratet til Ferde av 26.05.2023.

5.5 Vedlegg 5 – Garantioversikt

Tabell 55 – Oversikt over garantier for bompengeselskapenes lån per 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. Gjennom stortingsbehandlingen av Prop. 1 S (2022–2023) Statsbudsjettet 2023 for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. S 13 (2022–2023), er det lagt opp til en ordning med statlig delgaranti på inntil 50 pst. av det samlede garantibeløpet i nye riksvegprosjekter med bompengefinansiering. Dette er oppgitt i tabellen som «statlig delgaranti» for aktuelle prosjekter. (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 %)
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	7 208	Akershus fylkeskommune (50 %), statlig delgaranti (50 %)
E16 Bjørum – Skaret	3 335	Akershus fylkeskommune (75 %), Buskerud fylkeskommune (25 %)
E18 Lysaker – Ramstadsletta	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
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 – Sjoa)	3 150	Innlandet fylkeskommune
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	180	Innlandet fylkeskommune
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	1 490	Innlandet fylkeskommune
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Roa – Gran grense	2 900	Innlandet fylkeskommune
Bypakke Ålesund	1 600	Møre og Romsdal fylkeskommune
Bypakke Kristiansund	1 388	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 Tøntunnelen 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	3 500	Rogaland fylkeskommune
E39 Rogfast	16 000	Rogaland fylkeskommune
Haugalandspakken	210	Rogaland fylkeskommune
Rv 13 Ryfast	7 061	Rogaland fylkeskommune (70 %), Stavanger kommune (30 %)

Bompengeprosjekt	Garantibeløp (mill. kr)	Garantist
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
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
Bypakke Tønsberg-regionen	2 721	Vestfold fylkeskommune
Askøypakken	575	Vestland fylkeskommune
Bypakke Bergen	6 100	Vestland fylkeskommune
Bømlopakken	620	Vestland fylkeskommune
E134 Røldal–Seljestad	1 242	Vestland fylkeskommune
E39 Svegatjørn – 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 fase 2	2 967	Østfold fylkeskommune
Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring	0	
Oslopakke 3	0	

5.6 Vedlegg 6 – Nullutslippskjøretøy

Tabell 56 – Oversikt over takster for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 pr. 31.12.2025 i de enkelte bompengeprojektene, inkludert rabatt. Oppgitt takst er forutsatt gyldig brukeravtale, inkludert takst for prosjektene som har miljødifferensierte takster. Når det er oppgitt flere takster for ett enkelt prosjekt, er det ulik takst i de ulike bomstasjonene. Kjøretøy i takstgruppe 2 har 100 prosent rabatt med gyldig brukeravtale, med mindre annet er oppgitt. Andel passeringer med nullutslippskjøretøy er basert på antall passeringer i hele 2025. 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
Askøpakken	24,08	30	53,5 %
Bypakke Bergen ³⁶	10,4	20 (Miljødiff. takster)	51,2 %
Bypakke Bodø	11,76	30	35,2 %
Bypakke Grenland	0	100	34,1 %
Bypakke Nedre Glomma fase 2	13,6	50	35,8 %
Bypakke Nord-Jæren	15,68	30	40,3 %
Bypakke Tenk Tromsø ³⁷	5,6	50	28,5 %
Bypakke Ålesund	12	50	36,4 %
Bømløpakken	52,08	30	39,7 %
E134 Damåsen – Saggrenda	18,4	50	32,2 %
E16 Bjørum – Skaret	28,56	30	45,0 %
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	25,6/9,2	50	29,2 %
E16 Fønhus – Bagn – Bjørge	36,96	30	30,2 %
E16 Kongsvinger – Slomarka	23,52/11,76	30	21,7 %
E18 Gulli – Langangen	4,4/3,2/2,8/3,6/6/5,2/7,2	50	33,7 %
E18 Langangen – Dørdal	17,2	50	30,8 %
E18 Tvedestrand – Arendal	16,8/7,84	30	28,8 %
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	19,6/16,8/25,2/18,48/14,56	30	31,1 %
E39 Lønset – Hjelset	16	50	29,9 %
E39 Svevatjørn – Rådal	35,28	30	47,1 %
E6 Gardermoen – Kolomoen	16,24/15,12	30	30,4 %
E6 Hålogalandsbrua	0	100	34,8 %
E6 Kolomoen – Moelv	12,32/15,12	30	28,8 %
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	0	100	18,4 %
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	0	100	19,3 %
E6 Ranheim – Åsen	33,04	30	41,0 %
E6 Ringebu – Otta	10,08/15,68/22,96/21,28/11,76/7,84	30	21,0 %
E6 Ulsberg – Melhus	25,2/18,48	30	30,8 %

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
E6 Vindåsliene – Korporalsbrua	29,12	30	25,3 %
Fosenpakken	31,92	30	34,3 %
Fv 17 / fv 720 Dyrstad – Sprova – Malm	19,04/31,36/36,4	30	28,3 %
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden	14,56	30	19,4 %
Fv 659 Nordøyvegen	99,12	30	38,2 %
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	53,76/42,56	30	28,7 %
Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger	0	100	30,5 %
Fv 858 Ryaforbindelsen	0	100	38,2 %
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	16,8	30	26,5 %
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	19,6	30	27,2 %
Førdepakken	24,08	30	29,4 %
Haugalandspakken	7,84	30	31,3 %
Kvammapakken	12	50	30,4 %
Miljøpakke Trondheim ³⁸	8,96/12,32	30	43,5 %
Nordhordlandspakken	10	50	38,8 %
Oslopakke 3 ³⁹	15,2	20 (Miljødiff. takster)	49,2 %
Rv 13 Ryfast	12,88/64,96	30	42,1 %
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	14,56	30	25,7 %
Rv 36 Bø – Seljord	14,56	30	24,4 %
Rv 36 Slåttekås – Årnes	0	100	26,6 %
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	30,8	30	30,6 %
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	78,4	30	30,0 %
Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring	35,2	50	36,3 %
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ⁴⁰	9,6	50	36,8 %
Vegpakke Harstad	10,08	30	27,0 %

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 18,40.

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

Tabell 57 – Antall og andel passeringer med nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 og 2, spesifisert for de enkelte bompengeselskapene. Inkluderer både passeringer i bomstasjoner og passeringer på ferjesamband med bompengeneinnkreving. Oppgitt i tusen passeringer. (Kilder: AutoPASS Analytics, rapportering fra bompengeselskapene)

Bompengeselskap	Antall passeringer nullutslipp – Takstgruppe 1	Andel nullutslipp – Takstgruppe 1	Antall passeringer nullutslipp – Takstgruppe 2	Andel nullutslipp – Takstgruppe 2
Bompengeselskap Nord	31 365	30,6 %	307	5,3 %
Ferde	127 235	44,0 %	1 539	9,0 %
Fjellinjen	187 805	51,1 %	6 102	22,8 %
Vegamot	63 790	42,4 %	1 016	10,2 %
Vegfinans	72 080	34,5 %	750	4,3 %

5.7 Vedlegg 7 – Gjennomsnittstakst

Tabell 58 – 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 2025-kroner ved bruk av konsumprisindeksen. (Kilder: Rapporter fra bompengeselskapene, AutoPASS Analytics, stortingsproposisjoner, takstvedtak)

Bompengeprojekt	Faktisk gjennomsnittstakst (2025)	Fastsatt gjennomsnittstakst (2025-kr)	Merknad
Askøypakken	16,35	16,67	
Bypakke Bergen	11,66	15,01	
Bypakke Bodø	9,73	12,23	Inkludert tilskudd
Bypakke Grenland	7,04	14,02	
Bypakke Nedre Glomma fase 2	14,94	16,76	
Bypakke Nord-Jæren	13,34	26,60	Det er lokalpolitisk bestemt at takstene skal gjenspeile en gjennomsnittstakst på 12 2020-kroner (tilsvarer 14,72 2025-kr).
Bypakke Tenk Tromsø	4,70	7,24	
Bypakke Ålesund	8,90	17,20	
Bømlopakken	61,40	59,31	
E134 Damåsen – Saggrenda	36,81	35,27	Inkludert tilskudd
E16 Bjørum – Skaret	38,00	43,00	Inkludert tilskudd
E16 Eggemoen – Jevnaker – Olum	27,78	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 62,95 (ny E16) og 23,20 (fv 2280 og fv 241) (2025-kr).
E16 Fønhus – Bagn – Bjørge	57,31	59,40	Inkludert tilskudd
E16 Kongsvinger – Slomarka	27,65	35,27	Inkludert tilskudd
E18 Gulli – Langangen	8,34	10,71	Inkludert tilskudd
E18 Langangen – Dørdal	35,54	43,50	Inkludert tilskudd
E18 Tvedestrand – Arendal	19,35	22,54	Inkludert tilskudd
E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest	30,83	-	Prosjektet har en fastsatt gjennomsnittstakst på 5,7 2023-kr pr. km.
E39 Lønset – Hjelset	30,36	36,60	
E39 Rogfast	81,73	-	Forhånds/parallellinnkreving på ferje. Fastsatt gjennomsnittstakst vil gjelde fra oppstart av etterskuddsinnkrevingen.
E39 Svegtjørn – Rådal	46,69	53,68	Inkludert tilskudd
E6 Gardermoen – Kolomoen	23,00	23,20	Inkludert tilskudd
E6 Hålogalandsbrua	52,39	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 118,93 (E6 Hålogalandsbrua) og 32,70 (E10 Trædal – Lervik) (2025 kr). Inkludert tilskudd
E6 Kolomoen – Moelv	20,28	21,14	Inkludert tilskudd
E6 Korgen – Bolna (Helgeland nord)	18,32	23,38	Inkludert tilskudd
E6 Nord-Trøndelag grense – Korgen (Helgeland sør)	27,71	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 32,38, 39,95 og 41,91 (2025-kr). Inkludert tilskudd.
E6 Ranheim – Åsen	47,33	48,72	
E6 Ringebu – Otta	28,28	30,09	Inkludert tilskudd
E6 Ulsberg – Melhus	37,48	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 39,36 (E6 Hofstad) og 24,93 (fv. 6612 Hofstad) (2025-kr)
E6 Vindåstiene – Korporsbrua	49,60	49,61	
Fosenpakken	48,45	47,47	

Bompengeprosjekt	Faktisk gjennomsnittstakst (2025)	Fastsatt gjennomsnittstakst (2025-kr)	Merknad
Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	16,90	16,76	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	38,71	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 28,29 (Dyrstad), 49,95 (Sprova) og 54,50 (Malm) (2025-kr)
Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokryset – Nedre Øydgården	23,33	24,80	
Fv 659 Nordøyvegen	131,86	157,68	
Fv 714 Stokkhaugen – Sunde	85,76	-	Prosjektet har flere gjennomsnittstakster: 75,66 (Våvatnet) og 97,83 (Valslag) (2025-kr)
Fv 78 Tøventunnelen m/tilførselsveger	34,70	55,00	
Fv 858 Ryaforbindelsen	42,87	79,90	
Fv. 353 Rugtvedt – Surtebogen	26,43	26,34	
Fv. 359 Kaste – Stoadalen	27,53	27,68	
Førdepakken	22,79	23,15	Inkludert tilskudd
Haugalandspakken	7,71	5,28	Inkludert tilskudd
Kvammapakken	19,68	23,50	
Kvinnheradpakken	44,49	49,51	
Miljøpakke Trondheim	10,74	10,44	
Nordhordlandspakken	9,23	8,62	
Oslopakke 3	12,70	17,82	
Rv 13 Ryfast	48,65	34,34	Inkludert tilskudd, både ordinært og ekstra tilskudd for takstreduksjon. Ekstra tilskudd ble kun gitt andre halvår av 2025.
Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet	23,15	47,73	Inkludert tilskudd, men ikke inkl. ekstra tilskudd for prøveordning med redusert takst på hovedveg og fritak på sideveg
Rv 36 Bø – Seljord	21,13	25,64	
Rv 36 Slåttekås – Årnes	21,59	28,86	Inkludert tilskudd
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa – Gran grense	44,65	41,50	Inkludert tilskudd
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	59,58	86,70	Inkludert tilskudd
Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua	126,86	150,13	Inkludert tilskudd
Rv. 7 Sokna – Ørgenvika videreføring	73,30	75,98	
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3	11,38	15,84	
Vegpakke Harstad	5,74	6,88	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