

Statens vegvesen

Bompengeselskapenes drift i 2015

Seksjon for brukerfinansiering, Vegdirektoratet

2.12.2016

Versjon 1.0

Referanse: 16/44037-72

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
1.1	Bompengeselskap og bompengeprosjekter	3
2	Drift av bompengeselskapene i 2015 – resultater og analyser.....	5
2.1	Trafikk.....	5
2.1.1	Passeringer	5
2.1.2	Brikkebruk	6
2.1.3	Utenlandske kjøretøy	7
2.1.4	Fritakspasseringer.....	8
2.2	Bompengeinntekter	9
2.3	Driftskostnader.....	12
2.3.1	Driftskostnader per passering.....	14
2.3.2	Driftskostnader som andel av bompengeinntekter.....	16
2.3.3	Styrehonorarer	17
2.4	Låne- og innskuddsforvaltning.....	17
2.4.1	Lånegjeld og finanskostnader	17
2.4.2	Rentevilkår	18
2.4.3	Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter.....	19
2.5	Status på innkrevingstid	20
2.6	Lokal drivstoffavgift.....	21
3	Vurdering av resultatene	22
4	Vedlegg.....	24
4.1	Vedlegg 1 – Lånerenter og lånegjeld.....	24
4.2	Vedlegg 2 – Utenlandske kjøretøy uten avtale	26

1 Innledning

I denne rapporten beskrives resultater fra bompengeselskapenes drift i 2015. Dette inkluderer resultater for passeringer, inntekter, drifts- og finanskostnader, lån og innskudd, i tillegg til en sammenligning med tidligere år. Det er også gitt en omtale av status på innkrevningstid for prosjekter som har startet innkreving. Passeringer med elbiler og med utenlandske kjøretøy er omtalt spesielt.

Tallene som presenteres er i hovedsak basert på bompengeselskapenes regnskaper for 2015 og utfylte oppfølgingsskjema sendt til Statens vegvesen. I tillegg er noe statistikk innhentet fra sentralsystemet for bompengeselskapene, ferjedatabanken, Euro Parking Collection (EPC), Turistportalen og AutoPASS formidlingsentral.

Fra 1. januar 2015 ble det obligatorisk for alle kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn registrert på foretak, stat, fylkeskommune eller kommune, eller som på annen måte hovedsakelig benyttes i næringsvirksomhet, å ha bombrikke i Norge. Det vises til egen rapport for evaluering av obligatorisk brikke for tunge kjøretøy, og innføringen av dette omtales ikke spesielt i denne rapporten.

1.1 Bompengeselskap og bompengeprosjekter

I 2015 hadde 50 bompengeselskap innkreving av bompenger, og dette var fordelt på 62 bompengeprosjekter. Innkreving ble avsluttet for to bompengeprosjekter¹ og seks prosjekter² startet innkreving. I tillegg ble det åpnet bomstasjoner i to prosjekter³ som allerede hadde startet innkreving. Det ble utført bompenginnkreving på ferje i sju prosjekter, og to av disse hadde både ferjeinnkreving og ordinær bompenginnkreving. De resterende bompengeprojektene hadde ordinær innkreving på veg. I tillegg var det innkreving av lokal drivstoffavgift for Tromsøpakke 3. Lokal drivstoffavgift er ikke inkludert i resultater og analyser i denne rapporten annet enn ved en egen beskrivelse i kapittel 2.6.

Alle bompengeprojektene som hadde ordinær bompenginnkreving brukte AutoPASS-systemet, med unntak av ett prosjekt. Bomstasjonene til E6 Svinesundsforbindelsen ble automatisert i november i 2015, og dette betyr at alle bompengeanlegg som bruker AutoPASS-systemet var fra dette tidspunktet automatiske.

I løpet av 2015 var det innkreving i 208 bomstasjoner fordelt på om lag 430 innkrevingsfelt, og det var bompenginnkreving på 10 ferjestrekninger.

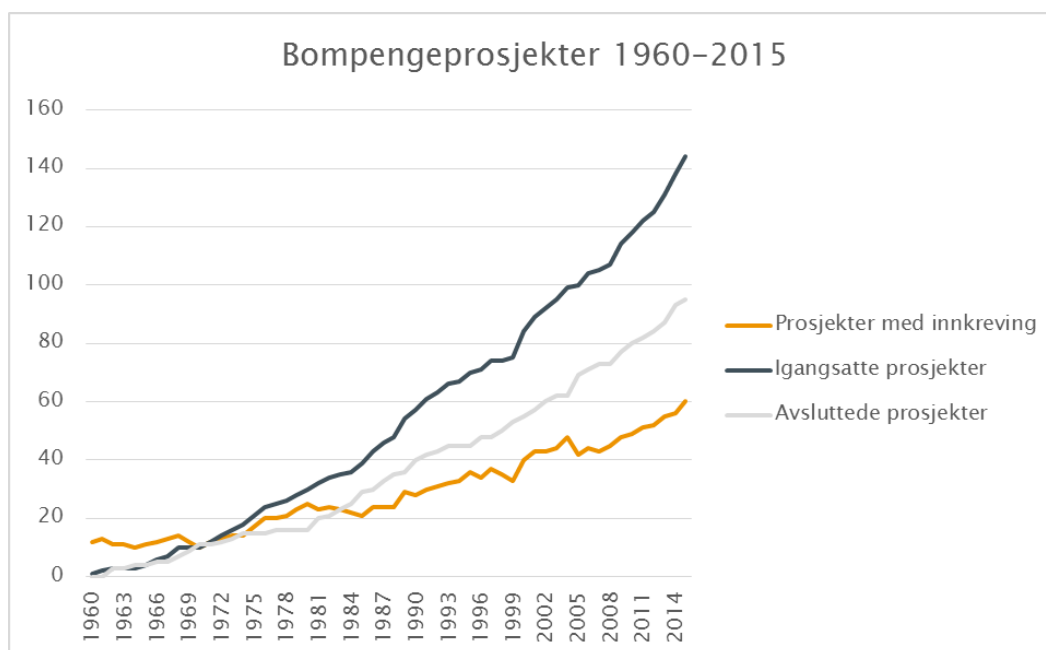
Ved utgangen av 2015 hadde 48 bompengeselskap innkreving, fordelt på 60 bompengeprosjekter. Totalt 75 prosjekter var ved dette tidspunktet vedtatt av Stortinget, som vil si at 15 prosjekter hadde enda ikke startet innkreving.

¹ Fv 680 Imarsundsforbindelsen og fv 567 Hauge-Lonevåg.

² E16 Kongsvinger-Slomarke, E18 Gulli-Langåker, E6 Hålogalandsbrua, Bypakke Bodø, E136 Tresfjordbrua og Vågstrandtunnelen, E6 Korgen-Bolna.

³ E6/E18 Østfoldpakke og E6 Minnesund-Skaberud.

Figur 1 viser antall bompengeprosjekter med innkreving i Norge i perioden 1960–2015.



Figur 1 - Antall bompengeprosjekter med innkreving per år i perioden 1960–2015, i tillegg til summen av igangsatte og avsluttede prosjekter i denne perioden.

2 Drift av bompengeselskapene i 2015 – resultater og analyser

2.1 Trafikk

2.1.1 Passeringer

I 2015 var det registrert 591 millioner passeringer i bomstasjonene og på ferjer med bompengeneinnkreving. Dette var fordelt på 92,7 prosent lette kjøretøy og 7,3 prosent tunge kjøretøy. I 2014 var denne fordelingen på henholdsvis 93,2 og 6,8 prosent. En sammenligning mellom tall for 2015 og 2014 av fordelingen av lette og tunge kjøretøy for de ulike prosjektene viser at det har vært en økning i andelen tunge kjøretøy i 74 prosent av prosjektene som hadde innkreving, som vil si at årsak til økning i andelen tunge er en økning i flere prosjekter sammenlignet med prosjekter med en nedgang. Tabell 1 viser fordeling av antall passeringer på tunge og lette kjøretøy, i tillegg til fordelingen av passeringer på veg og ferje. For utviklingen av antall bompengepasseringer fra 2002 – 2015, se Tabell 9. Hvordan passeringene fordeler seg mellom de ulike regionene er illustrert i Figur 10.

Passeringer	Antall	Andel
Passeringer med lette kjøretøy i bomstasjoner ($\leq 3\,500$ kg)	544 483 552	92,8 %
Passeringer med tunge kjøretøy bomstasjoner ($> 3\,500$ kg)	42 496 867	7,2 %
Antall passeringer med lette kjøretøy på ferje ($< 6,0$ m)	3 640 016	87,9 %
Antall passeringer med tunge kjøretøy på ferje ($\geq 6,0$ m)	498 991	12,1 %
Passeringer i bomstasjoner	586 980 419	99,3 %
Passeringer på ferje	4 139 007	0,7 %
Passeringer med lette kjøretøy	548 123 568	92,7 %
Passeringer med tunge kjøretøy	42 995 858	7,3 %
Totalt antall passeringer	591 119 426	

Tabell 1 – Antall passeringer fordelt på tunge og lette kjøretøy, og om passeringene var i bomstasjoner eller på ferje. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2015).

Årsdøgntrafikk (ÅDT) varierer mye mellom de ulike prosjektene, fra et minimum på 477 til et maksimum på 311 526 passeringer per døgn. Tabell 2 viser antall bompengeprojekter per ÅDT-kategori, hvor hver kategori har et gitt intervall for ÅDT.

ÅDT	Antall bompengeprojekter ⁴
0 – 2 000	14
2 000 – 5 000	17
5 000 – 10 000	8
10 000 – 50 000	7
$\geq 50\,000$	11

Tabell 2 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på kategorier av årsdøgntrafikk (ÅDT). (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2015).

⁴ I denne opptellingen er ikke de strekningsvise prosjektene E18 Gulli – Langangen, E6 Gardermoen – Kolomoen og E16 Kongsvingervegen (E16 Kløfta – Nybakk og E16 Kongsvinger – Slomarka) splittet i flere prosjekter. Sum vil derfor avvike fra antall prosjekter med innkreving.

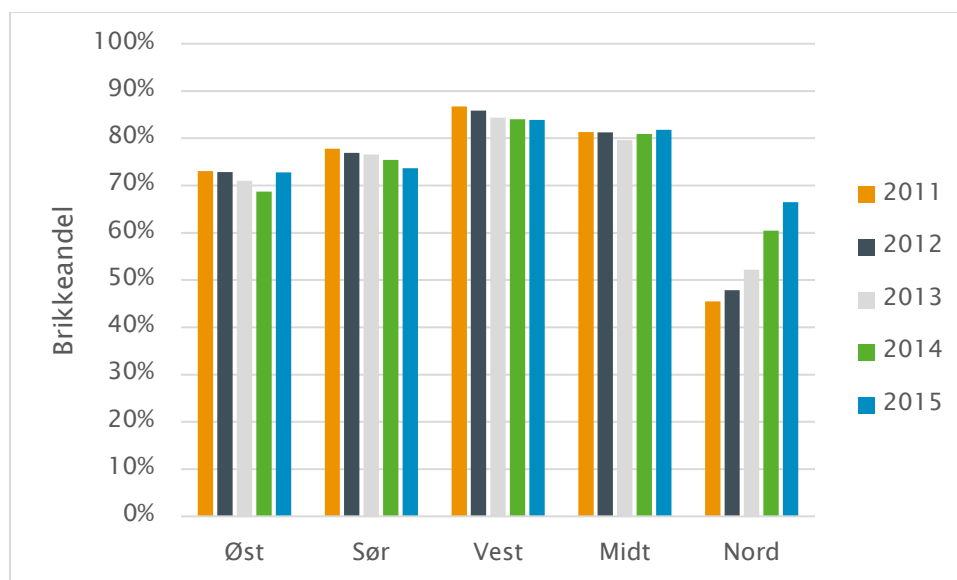
2.1.2 Brikkebruk

Ved utgangen av 2015 brukte alle bompengeanlegg på offentlig veg, med unntak av fv 64 Atlanterhavstunnelen, AutoPASS-systemet til innkreving av bompenger. Brikkeandel, det vil si antall passeringer hvor brikke⁵ er registrert i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008 – 2015 er gitt i Tabell 3. Brikkeandelen har hatt en svak økning i 2015 sammenlignet med 2014. Andelen har vært stabil rundt 80 prosent siden 2008, med en svak årlig nedgang siden 2010, før en økning i 2015.

Årstall	Brikkeandel (prosent) ⁶
2008	77,18
2009	80,70
2010	81,21
2011	80,64
2012	79,71
2013	78,21
2014	77,26
2015	77,51

Tabell 3 – Brikkeandel, dvs. antall passeringer der brikke er registrert i forhold til totalt antall passeringer, i perioden 2008–2015. (Kilde: Rapporter fra CS Norge)

Figur 2 viser utviklingen i brikkeandel i de ulike regionene fra 2011 til 2015. Brikkeandelen har vært høyest i region vest i denne tidsperioden. Fra 2014 til 2015 har det vært en nedgang i region sør, mens i de andre regionene har brikkeandelen vært stabil eller har økt. I forbindelse med oppstart av bompengennekkering for flere bompengeprojekter i region nord, har brikkeandelen som forventet økt.



Figur 2 – Utvikling i brikkeandel for de ulike regionene i perioden 2011 – 2015. (Kilde: Oppfølgings skjema fra bompengeselskapene og rapporter fra CS Norge).

⁵ AutoPASS eller en annen brikke som er gyldig innenfor EasyGo.

⁶ Gjelder kun bompengeanlegg tilknyttet sentralsystemet CS Norge.

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

Hvis man kun tar hensyn til passeringer som knyttes til gyldige avtaler, det vil si når det gis grønt eller hvitt signallys, er andelen 71,4 prosent av totalt antall passeringer. Dette er på samme nivå som i 2014.

I AutoPASS-anleggene var det om lag 132 millioner passeringer hvor brikke ikke var registrert. Om lag 56 millioner av disse passeringene, som tilsvarer 43 prosent, ble etter passering knyttet til en avtale. Andelen passeringer med enten brikke eller avtale var da 87 prosent. Hvis man antar at alle passeringer uten brikke knyttet til en avtale er kun gyldige avtaler, er andelen passeringer med gyldig avtale 81 prosent. Dette har ikke endret seg vesentlig siden 2014.

Antall passeringer uten brikke, men med avtale, i forhold til totalt antall passeringer uten brikke varierer mye mellom ulike bompengeanlegg. Hvis man ser på de ulike regionene varierer denne andelen mellom 32 og 54 prosent. Årsaker til at brikke ikke blir registrert ved passering kan være flere, f. eks. feil på brikken (f. eks. utgått batteri), feilplassert brikke, frontruter som forhindrer at brikke blir avlest korrekt, feil på vegkantutstyret eller at bruker ikke har installert brikken i kjøretøyet.

Ved å se på lette og tunge kjøretøy hver for seg, finner man at brikkeandelen var 77,0 prosent for lette kjøretøy og 83,7 prosent for tunge kjøretøy. Hvis man ser på passeringer uten brikke som er tilknyttet en avtale, gjelder dette 38 prosent av passeringer med lette kjøretøy uten brikke. For tunge kjøretøy er 83 prosent av passeringene uten brikke tilknyttet en avtale.

2.1.3 Utenlandske kjøretøy

Antall passeringer med utenlandske kjøretøy i bomstasjonene som benyttet AutoPASS-systemet var om lag 16,6 millioner, som tilsvarer 2,8 prosent av den totale trafikken i bomstasjonene. Dette er basert på utenlandske kjøretøy uten brikke som ble behandlet av Euro Parking Collection (EPC), kjøretøy som brukte Turistløsningen og utenlandske kjøretøy med brikke. Det er her forutsatt at passeringer gjennom Turistløsningen var kun utenlandske kjøretøy og at kjøretøy med brikke fra en EasyGo-partner var utenlandsk. Dette utgjorde om lag 577 millioner kroner i bompengainntekter, som var 6,3 prosent av de totale passeringsinntektene. Tabell 4 viser antall passeringer med utenlandske kjøretøy og passeringsinntekter i perioden 2013 – 2015, i tillegg til andel av henholdsvis totalt antall passeringer og totale passeringsinntekter.

År	Antall passeringer med utenlandske kjøretøy (mill.)	Andel av totalt antall passeringer	Passeringsinntekter fra utenlandske kjøretøy (mill. kr)	Andel av totale passeringsinntekter
2013	11,2	2,4 %	389	5,0 %
2014 ⁷	11,9	2,3 %		
2015	16,6	2,8 %	577	6,3 %

Tabell 4 – Antall passeringer med utenlandske kjøretøy, andel passeringer av totalt antall passeringer, passeringsinntekter fra utenlandske kjøretøy og andelen av totale passeringsinntekter.

Passeringsinntekter er oppgitt i løpende mill. kr. (Kilder: EPC, Turistløsningen, CS Norge og AutoPASS formidlingssentral).

Se kapittel 4.2 for en detaljert oversikt over passeringer med utenlandske kjøretøy uten avtale for perioden 2013 – 2015.

2.1.4 Fritakspasseringer

I henhold til takstretningslinjene gis det fritak til ulike trafikantgrupper. Tabell 5 oppgir antall fritakspasseringer for utrykningskjøretøy, miljøvennlige kjøretøy (elbiler og hydrogenbiler), kollektivtransport, kjøretøy som er i arbeid på veggen og forflytningshemmede. I tillegg er det særskilte fritak basert på bosted, timesregler og passeringstak. Passeringer med miljøvennlige kjøretøy er nærmere beskrevet i kapittel 2.1.4.1.

Fritaksordning	Antall fritakspasseringer (mill.)
Miljøvennlige kjøretøy (elbiler)	22,4
Kollektivtransport	6,7
Utrykningskjøretøy	1,4
Kjøretøy i arbeid på veggen	0,3
Forflytningshemmede (i bomringer)	5,3

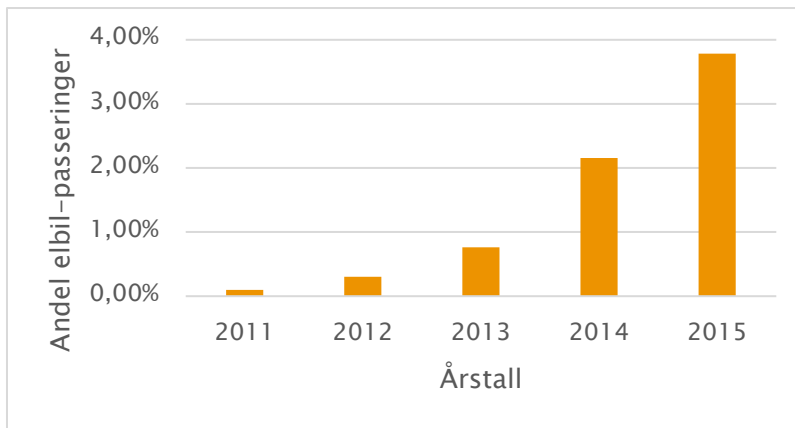
Tabell 5 – Oversikt over antall fritakspasseringer i 2015. (Kilde: Rapportering fra bompengeselskapene).

2.1.4.1 Miljøvennlige kjøretøy (elbiler)

Antall passeringer med miljøvennlige kjøretøy, i hovedsak elbiler⁸, har hatt en sterk økning de siste årene. I 2015 var det 22 millioner passeringer i bomstasjonene som var registrert som elbiler. Dette var en dobling i antall passeringer sammenlignet med 2014. Se Figur 3 for en utvikling i andelen elbil-passeringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011 – 2015.

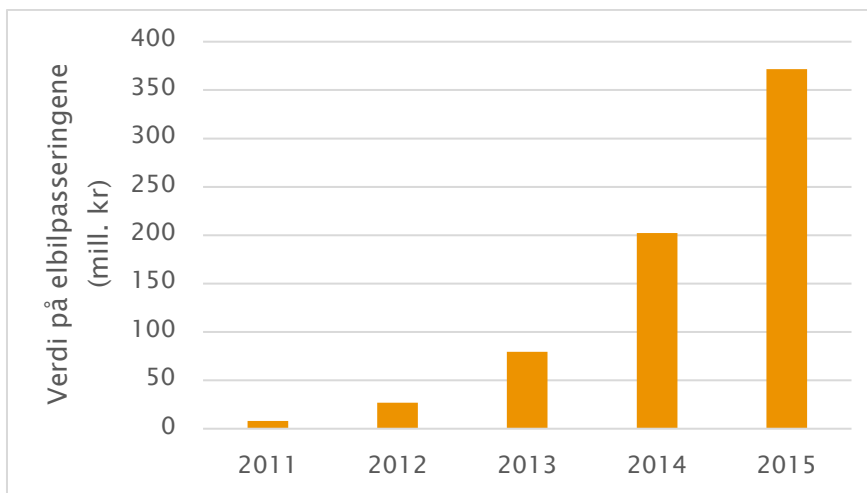
⁷ På grunn av mangler i tallgrunnlaget for 2014 er antall passeringer delvis basert på anslag. Dette gjelder kun passeringer med AutoPASS-brikke. Av denne grunn er ikke inntekter oppgitt for dette året.

⁸ Bompengefritaket for miljøvennlige kjøretøy gjelder for elbiler og hydrogenbiler. Tallene inkluderer derfor også passeringer med hydrogenbiler, men disse utgjør en marginal andel. Miljøvennlige kjøretøy omtales derfor som elbiler.



Figur 3 – Utvikling i andel elbil-passeringer i forhold til totalt antall passeringer i perioden 2011 – 2015 (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken)

Verdien på elbil-passeringene er beregnet ut fra gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike prosjektene, og var totalt på om lag 370 millioner kroner i 2015. Dette utgjør om lag 4,1 prosent av de totale passeringsinntektene. I 2014 var dette beregnet til om lag 200 millioner kroner, som utgjorde 2,5 prosent av de totale passeringsinntektene. Ved denne beregningen er det forutsatt at de fleste elbil-bilistene ville kjørt egen bil også uten fritak. Det er imidlertid vanskelig å vite om de ville reist med egen bil, kollektivt, som passasjer i bil eller andre transportmåter. Dette gjelder spesielt i de største byområdene hvor kollektivtransport kan være et konkurransedyktig alternativ til bil på mange strekninger. Den beregnede verdien på elbil-passeringene kan derfor være noe overvurdert. Figur 4 viser utvikling på beregnet tapt inntekt på grunn av bompengefritaket for elbiler i perioden 2011 – 2015.



Figur 4 – Utvikling i beregnet tapt inntekt på grunn av bompengefritaket for elbiler i perioden 2011 – 2015 (Kilder: Rapportering fra bompengeselskapene, CS Norge, Ferjedatabanken)

2.2 Bompengeinntekter

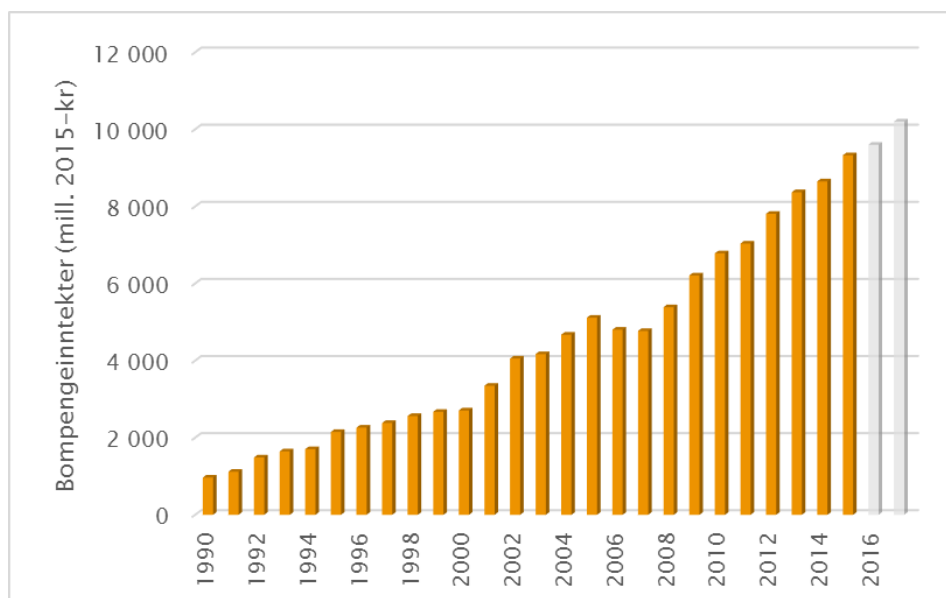
I 2015 var de totale bompengeinntektene 9,33 milliarder kroner. Dette var en økning på om lag 0,86 milliarder kroner sammenlignet med 2014. Tabell 11 viser utviklingen i bompengeinntekter siden 2002. Tabell 6 viser inntektene i 2015 fordelt på

passeringsinntekter for bomstasjoner og ferje, tilleggsavgifter og andre inntekter. Andre driftsinntekter består blant annet av tilskudd og refusjoner. De totale driftsinntektene for bompengeselskapene var på 9,43 milliarder kroner. Andelen passeringsinntekter fra lette kjøretøy utgjorde 85,7 prosent og tunge kjøretøy 14,3 prosent. I 2013 og 2014 var disse andelene henholdsvis 86,6/13,4 prosent og 86,7/13,3 prosent. På grunn av mer detaljerte tall for inntekter på ferje i 2015, er det noe forskjell i tallgrunnlag dette er beregnet fra for 2015 sammenlignet med 2013 og 2014. Beregnet på samme måte som tidligere er andelene 86,0 og 14,0 prosent i 2015.

Inntekter	Sum (1 000 kr)
Passeringsinntekter, lette kjøretøy (bomstasjoner)	7 684 408
Passeringsinntekter, tunge kjøretøy (bomstasjoner)	1 249 609
Bompenginntekt på ferje	201 370
Sum passeringsinntekter	9 135 387
Tilleggsavgift, purregebyr, utstedergodtgjørelse	192 356
Sum bompenginntekter	9 327 743
Andre inntekter	106 375
Sum driftsinntekter	9 434 118

Tabell 6 – Totale bompenginntekter fordelt på passeringsinntekter i bomstasjoner, bompenginntekter på ferje og inntekter fra tilleggsavgift, purregebyr og utstedergodtgjørelse. (Kilde: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2015).

Figur 5 viser utviklingen av bompenginntekter siden 1990, oppgitt i millioner 2015-kroner, i tillegg til inntektsprognoser for 2016 og 2017. I denne perioden har det vært en årlig gjennomsnittlig økning på om lag 330 millioner kroner. Fra 2007 ser man at inntektene har økt betydelig hvert år, og gjennomsnittlig årlig økning for perioden 2008 – 2015 er om lag 570 millioner kroner. Prognosene for 2016 og 2017, på henholdsvis 9,6 og 10,2 milliarder kroner, viser at inntektene vil fortsette å øke også for disse to årene.



Figur 5 – Bompenginntekter per år i perioden 1990–2015, oppgitt i millioner 2015-kroner. I tillegg er prognose for 2016 og 2017 oppgitt. (Kilde: Spørsmål 248 fra Frp til Statsbudsjettet 2009, Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013), Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012 – 2015).

Den gjennomsnittlige inntekten⁹ per passering var på 15,45 kroner. Denne varierte mellom et minimum på 5,02 kroner og et maksimum på 145,05 kroner for de ulike bompengeprojektene. Tabell 7 viser antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. I 2014 var gjennomsnittlig inntekt per passering 16,18 kroner, mens den var på 16,44 kroner i 2013.

Gjennomsnittlig inntekt per passering (kr)	Antall bompengeprojekter ⁴
0 – 20	21
20 – 40	19
40 – 60	6
60 – 80	7
≥ 80	4

Tabell 7 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for gjennomsnittlig inntekt per passering. (Kilde: Regnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2015).

Hvis man korrigerer for tapt inntekt på grunn av fritaket for elbiler er gjennomsnittlig inntekt per passering omtrent på samme nivå i 2013 og 2014. Likevel om man korrigerer for tapte elbil-inntekter for 2015, er inntekt per passering uansett lavere enn i 2014. En annen viktig årsak til reduksjonen fra 2014 til 2015 er oppstart av innkreving for E18 Gulli – Langåker samtidig som takstene for hele det strekningsvise prosjektet, E18 Gulli – Langangen, ble satt ned. Dette ga utslag i en stor trafikkøkning totalt, samtidig som inntekt per passering for dette prosjektet ble kraftig redusert. Totalt sett har 30 prosjekter hatt en reduksjon i inntekt per passering fra 2014 til 2015, mens 24 prosjekter har hatt en økning. Andre takstendringer og -justeringer vil også påvirke dette.

Figur 10 viser inntektsfordelingen mellom de ulike regionene, mens Figur 6 illustrerer inntektsfordelingen mellom fylkene. Den fylkesvise fordelingen er kun tilnærmet riktig ettersom enkelte prosjekter går over fylkesgrenser. Man ser uansett at det er mest inntekter i Oslo-området, etterfulgt av Hordaland, Sør-Trøndelag og Rogaland. Det var ikke bompengennevning i Finnmark, Sogn og Fjordane og Telemark i 2015.

⁹ Passeringsinntekt



Figur 6 – Illustrasjon av hvordan passeringsinntektene for 2015 fordeler seg per fylke. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene).

2.3 Driftskostnader

Driftskostnadene rapportert fra bompengeselskapene er delt opp i lønnskostnader, administrasjonskostnader (regnskapsførsel, innleide tjenester til administrasjon, revisjonskostnader, kontorkostnader, møtekostnader og tilsvarende), innkrevingskostnader (innkjøpte driftstjenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utstederkostnader og tilsvarende), tap på krav og andre driftskostnader. I tillegg rapporterer selskapene på avskrivninger på innkrevingsutstyret. Det varierer mellom selskapene om de fører avskrivninger på innkrevingsutstyret i sine regnskap, og over hvor lang tid de avskriver dette. Ved en sammenligning av driftskostnadene mellom selskapene er derfor ikke avskrivninger tatt med for å få et mest mulig likt sammenligningsgrunnlag.

I 2015 var det 62 bompengeprosjekter som hadde innkreving av bompenger, og 54 av disse hadde innkreving hele året. Driftskostnadene i 2015 for bompengeselskapene som hadde innkreving var 761 millioner kroner uten avskrivninger og 919 millioner kroner inkludert avskrivninger. Tabell 8 viser utviklingen fra 2013 – 2015 for de ulike kostnadspostene.

Kostnadspost	Kostnad i 2013 (1 000 kr)	Kostnad i 2014 (1 000 kr)	Kostnad i 2015 (1 000 kr)	Utvikling
Lønns- og administrasjonskostnader	145 111	128 601	128 405	
Innkrevingskostnader	400 733	421 808	507 597	
Tap på krav	107 966	67 321	84 694	
Andre driftskostnader	88 670	75 295	40 270	
Avskrivninger på innkrevingsutstyret	109 929	72 552	158 018	
Sum driftskostnader ekskl. avskrivninger	742 480	693 025	760 966	
Sum driftskostnader inkl. avskrivninger	852 409	765 578	918 984	

Tabell 8 – Oversikt over de ulike postene for driftskostnader og en sammenligning mellom disse postene for årene 2013–2015. Oppgitt i løpende kroner. (Kilde: Regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2013, 2014 og 2015).

Totalt har driftskostnadene økt med 153 millioner sammenlignet med 2014.

Driftskostnadene hadde en sterk reduksjon i 2014 i forhold til 2013, og økningen mellom 2013 og 2015 er på 67 millioner kroner. Lønns- og administrasjonskostnader er på samme nivå i 2015 som i 2014, mens posten andre driftskostnader er redusert.

Innkrevingskostnader er den posten som har hatt den største økningen. Dette må så ses i sammenheng med en kraftig økning i antall passeringer.

Tap på krav har økt siden 2014, men er fortsatt lavere enn i 2013. I 2015 utgjorde tap på krav om lag 9 prosent av det totale driftskostnadene. Hvis man ekskluderer avskrivninger på innkrevingsutstyret, er denne andelen 11 prosent. I 2014 var disse andelene henholdsvis 9 og 10 prosent, mens de var 15 og 17 prosent i 2013. Andelen tap på krav av passeringssinntektene var om lag 0,9 prosent, og denne andelen var 0,8 prosent i 2014 og 1,4 prosent i 2013. Tap på krav er tett knyttet til regnskapsføring i de ulike selskapene, og dette gir utfordringer med sammenligning fra år til år og mellom selskapene. Enkelte selskaper har også de siste årene gjort endringer i sin regnskapsføring knyttet til tap på krav.

Ved siden av innkrevingskostnader er det avskrivninger på innkrevingsutstyret som er hovedårsaken til økningen av driftskostnader i 2015. Hovedårsaken til denne økningen er avslutning av AutoPASS Grindgut-prosjektet. Etter at avtalen med IBM for å utvikle et nytt sentralsystem ble hevet, ble bompengeselskapene anbefalt av Statens vegvesen å nedskrive¹⁰ aktiverte kostnader tilknyttet AutoPASS Grindgut. Dette har ført til store økninger i avskrivninger for enkelte selskaper i 2015.

Den totale økningen i driftskostnader fra 2014 til 2015 er 153 millioner kroner. Hvis man ser bort fra avskrivninger og nedskrivninger, er økningen på 68 millioner kroner.

Innkrevingskostnadene har økt med 86 millioner kroner, som betyr at de resterende kostnadspostene er totalt sett lavere enn i 2014.

¹⁰ Bompengeselskapene har ikke rapportert separat for avskrivninger og nedskrivninger av Grindgut-kostnader. Sum for avskrivninger inneholder derfor også disse nedskrivningene, og omtales her kun som avskrivninger.

2.3.1 Driftskostnader per passering

Tabell 9 gir en oversikt over antall passeringer og gjennomsnittlig driftskostnad per passering i perioden 2002 – 2015. Tallene i tabellen er basert på driftskostnader inkludert avskrivninger på innkrevingsutstyret, og tall for perioden 2012 – 2015 er beregnet fra alle bompengeprosjekter som var i drift i løpet av det gjeldende driftsåret. Driftskostnadene i tabellen er omregnet til 2015-kroner.

År	Antall selskaper	Antall passeringer	Gjennomsnittlig driftskostnad per passering (kr) (inkludert avskrivning på innkrevingsutstyret)
2002	40	228 253 751	2,34
2003	44	239 228 664	2,20
2004	45	267 340 239	2,07
2005	46	295 014 338	1,94
2006	46	275 086 307	2,11
2007	44	292 622 441	1,96
2008	43	319 573 951	2,01
2009	43	368 959 067	2,14
2010	50	418 545 821	2,06
2011	46	441 716 062	1,98
2012	49	464 131 890	1,84
2013	50	474 403 470	1,88
2014	52	510 471 787	1,53
2015	50	591 119 426	1,55

Tabell 9 – Oversikt over antall passeringer i perioden 2002–2015 og driftskostnad per passering, oppgitt i 2015-kroner. (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013)* og oppfølgings skjema og regnskap for bompengeselskapene i perioden 2012–2015).

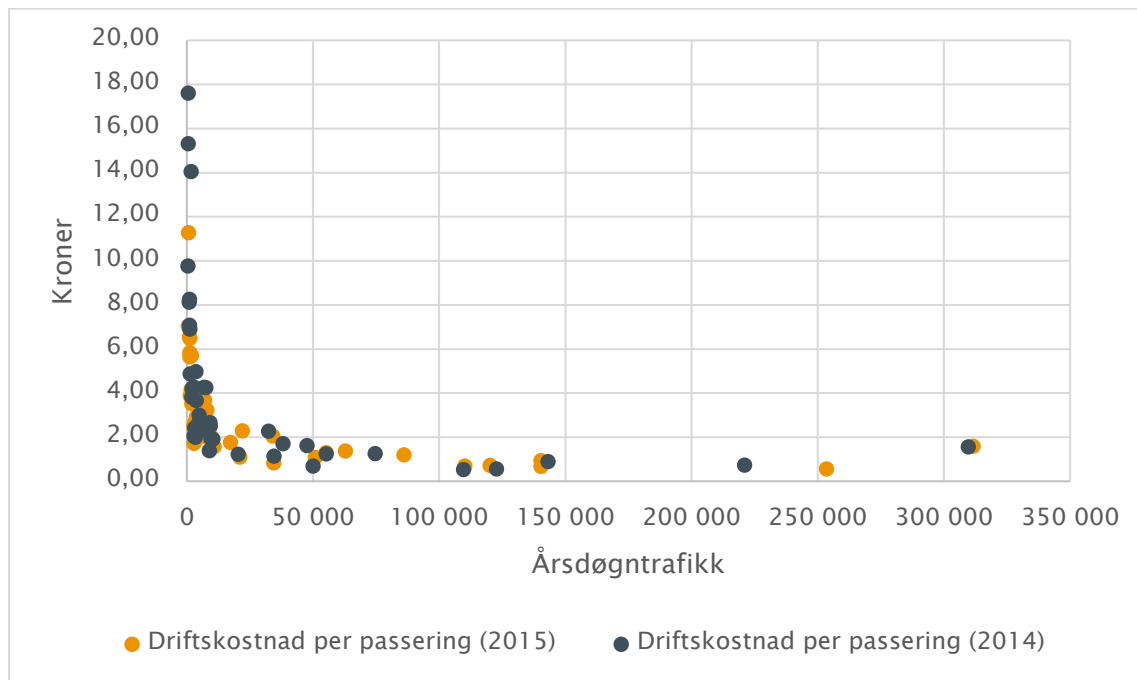
Driftskostnad per passering for alle bompengeprosjekter med innkreving var 1,55 kr i 2015. Dette er en økning på to øre sammenlignet med 2014, omregnet til 2015-kroner. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprosjekter som var i drift hele året, var driftskostnad per passering også 1,55 kroner. I 2014 var dette 1,48 kroner og i 2013 1,83 kroner, omregnet til 2015-kroner.

Hvis man beregner driftskostnad per passering uten avskrivninger, får man 1,29 kroner for alle prosjektene med innkreving i 2015 og 1,28 kroner for prosjektene som hadde innkreving hele året. I 2014 var dette henholdsvis 1,39 og 1,34 kroner, omregnet til 2015-kroner.

Hvis man ser på kostnadspostene knyttet til lønn og administrasjon, innkreving og andre kostnader, og ser bort fra tap på krav og avskrivninger, er kostnad per passering 1,14 kroner. Tilsvarende tall var 1,26 kroner i 2014, omregnet til 2015-kroner.

De totale driftskostnadene har økt sammenlignet med 2014, og driftskostnader per passering er noe høyere i 2015 enn i 2014. Som sett tidligere skyldes økningen i de totale driftskostnadene hovedsakelig kostnader tilknyttet AutoPASS Grindgut-prosjektet og økt antall passeringer. Når man ikke tar hensyn til avskrivninger, som inneholder Grindgut-kostnader, er kostnad per passering lavere i 2015 enn i 2014. Det er nøkkeltallet også om man i tillegg ser bort fra tap på krav. De totale driftskostnadene har altså økt, men på grunn av en stor økning i antall passeringer, er driftskostnad per passering omtrent lik som i 2014. Hvis man ser bort fra avskrivninger er driftskostnader per passering lavere i 2015.

Figur 7 viser sammenhengen mellom driftskostnad per passering, eksklusiv avskrivninger, og ÅDT. For å sikre at tall er sammenlignbare er kun prosjekter med innkreving hele året inkludert. I tillegg er kun automatiske bompengeanlegg tatt med. Man ser fra denne figuren at bompengeprojekter med lav ÅDT har generelt høyere driftskostnad per passering enn prosjekter med høy ÅDT. Dette er det samme for både 2014 og 2015. For begge årene har alle prosjekter med ÅDT over 10 000, men unntak av et par prosjekter, en driftskostnad per passering på under 2 kroner. For prosjekter med lavere ÅDT enn dette varierer driftskostnad per passering i større grad. I 2014 var det prosjekter som hadde over 14 kroner per passering, mens i 2015 var det ingen som hadde en kostnad over 12 kroner per passering.



Figur 7 – Sammenheng mellom driftskostnad per passeringer (eksklusiv avskrivninger) og ÅDT for bompengeprojekter som var i drift hele året, for 2014 og 2015, oppgitt i 2015-kroner (Kilder: Regnskap og oppfølgings skjema fra bompengeselskapene i 2014 og 2015).

Kostnader for leie av sentralsystemet, CS Norge, utgjør i dag en stor andel av driftskostnadene for bompengeselskapene. I 2015 var totalkostnadene for CS Norge på 94 millioner kroner, som utgjør om lag 19 prosent av innkrevingskostnadene. Fordelingen av kostnadene for CS Norge ble i 2015 gjort ved å bruke ÅDT som fordelingsnøkkel. Tidligere¹¹ ble kostnadene per bompengeprojekt beregnet ut fra fem kategorier basert på ÅDT. For enkelte bompengeprojekter, spesielt de med veldig lav ÅDT, gjorde en slik løsning at CS Norge-kostnader utgjorde en større andel av driftskostnadene enn hos prosjekter med høyere ÅDT som befant seg i samme kategori. For enkelte prosjekter vil derfor endringen av kostnadsfordeling ha et utslag på driftskostnadene. Tabell 10 viser ÅDT-kategorier og kostnad per passering for prosjekter med AutoPASS for 2014 og 2015. Man ser her at andelen prosjekter som har en driftskostnad under to kroner er lik for disse to årene, mens andelen som ligger mellom to og fire kroner har økt i 2015 på bekostning av antallet som

¹¹ Frem til 1. november 2014

har en driftskostnad per passeringer på over fire kroner. Til sammen hadde 82 prosent av prosjektene under fire kroner per passering, mens tilsvarende tall var 66 prosent i 2014.

ÅDT	2014 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter				2015 – Driftskostnad per passering, antall prosjekter			
	< 2 kr	2 – 4 kr	4 – 10 kr	≥ 10 kr	< 2 kr	2 – 4 kr	4 – 10 kr	≥ 10 kr
0 – 2 000	0	1	6	3	0	2	7	1
2 000 – 5 000	1	6	3	0	1	10	0	0
5 000 – 10 000	2	3	2	0	2	5	0	0
10 000 – 50 000	6	1	0	0	4	2	0	0
≥ 50 000	7	0	0	0	10	0	0	0
Sum	16	11	11	3	17	19	7	1
Andel	39 %	27 %	27 %	7 %	39 %	43 %	16 %	2 %

Tabell 10 – Oversikt over hvordan prosjektenes driftskostnad per passering fordeler seg i ulike ÅDT-kategorier. Driftskostnad per passeringer er eksklusive avskrivninger og oppgitt i 2015-kroner. Kun prosjekter med automatiske bompengeanlegg med innkreving hele året er inkludert. (Kilder: Regnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene i 2014 og 2015).

2.3.2 Driftskostnader som andel av bompengeinntekter

Tabell 11 viser en oversikt over bompengeinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeinntektene i perioden 2002 – 2015, for alle bompengeprojekter som hadde innkreving. Driftskostnader som andel av bompengeinntekter var i 2015 på 9,85 prosent. Hvis man kun tar hensyn til bompengeprojektene som hadde innkreving hele året, var denne andelen 9,84 prosent.

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

Tabell 11 – Oversikt over bompengeneinntekter, driftskostnader og driftskostnadene som andel av bompengeneinntektene, inkludert avskrivninger, i perioden 2002–2015. Tallene er oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) og oppfølgings skjema og regnskap for bompengeselskapene i perioden 2012–2015).

Ved å se på driftskostnadene uten avskrivninger er driftskostnadene som andel av bompengeneinntektene 8,16 prosent, mens andelen er 8,13 prosent for prosjekter med innkreving hele året. I 2014 var dette på henholdsvis 8,18 og 7,96 prosent. Denne andelen er altså på omtrent samme nivå i 2015 som i 2014, og er fortsatt lavere enn i 2013, hvor den var over 9 prosent.

Hvis man ser på utvikling av dette nøkkeltallet for de enkelte prosjektene, finner man at det har vært en nedgang for 33 av prosjektene fra 2014 til 2015, mens 12 prosjekter har hatt en økning. De resterende prosjektene har ikke sammenlignbare tall for disse to årene. 14 prosjekter hadde takstendringer i perioden juli 2014 til juli 2015 som kan ha hatt innvirkning på bompenginntektene. 37 av prosjektene som var i drift i både 2014 og 2015 hadde høyere passeringssinntekt i 2015 enn i 2014.

2.3.3 Styrehonorarer

Styrehonorarene i bompengeselskapene i 2015 var totalt på 5,99 millioner kroner, som utgjorde 0,65 prosent av de totale driftskostnadene. Dette er økning på 0,67 millioner kroner sammenlignet med 2014, mens andelen av de totale driftskostnadene er noe lavere. Gjennomsnittlig antall styremedlemmer er 4,3 (inkludert styreleder). Antall styremedlemmer varierer mellom en og åtte personer.

2.4 Låne- og innskuddsforvaltning

2.4.1 Lånegjeld og finanskostnader

Ved utgangen av 2015 var det 52 bompengeselskap som hadde lån og dette var fordelt på 56 bompengeprojekter. Totalsum for låneporteføljen var 48,4 milliarder kroner, som er en økning på 5,4 milliarder kroner sammenlignet med året før. Se Tabell 12 for en utvikling av bompengeselskapenes lånegjeld fra 2002 – 2015, og Figur 9 som viser blant annet denne utviklingen.

I perioden 2002 – 2015 har den gjennomsnittlige økningen per år vært på om lag 3 milliarder kroner. Hvis man ser på perioden 2008 – 2015, som samsvarer med en periode med stor inntektsøkning per år, er gjennomsnittlig økning per år om lag 5 milliarder kroner.

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

Tabell 12 – Utvikling i lånegjeld, tall i løpende 1000-kroner (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) for 2002–2011, oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012–2015*).

Totale finanskostnader i 2015 utgjorde 1 330 millioner kroner, mens finansinntektene var på 123 millioner kroner. Netto finanskostnader var da på 1 206 millioner kroner, som er en

økning på 309 millioner kroner sammenlignet med 2014. Se Tabell 13 for en oversikt over utviklingen av finanskostnader og -inntekter i perioden 2002 – 2015.

År	Antall selskap	Finanskostnader	Antall selskap	Finansinntekter	Netto finanskostnader
2002	40	673 180	40	83 681	589 499
2003	49	552 083	47	78 053	474 030
2004	51	392 405	48	41 762	350 643
2005	52	324 905	47	45 677	279 228
2006	51	381 250	50	61 536	319 714
2007	49	511 805	49	161 878	349 927
2008	52	670 185	51	170 482	499 703
2009	54	485 923	54	74 219	411 704
2010	57	517 625	57	74 150	443 475
2011	44	662 170	50	92 493	569 677
2012	53	906 334	57	133 402	772 932
2013	55	928 170	60	142 636	785 534
2014	53	1 049 393	58	152 807	896 586
2015	51	1 329 565	60	123 495	1 206 070

Tabell 13 – Utvikling i finanskostnader og -inntekter, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013) for 2002–2011, regnskap og oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2012–2015).

2.4.2 Rentevilkår

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapene per 31.12.2015 var 2,08 prosent. Hvis man inkluderer sikringer, for de selskapene som har dette, var gjennomsnittlig effektiv lånerente 3,12 prosent.

Hvis man beregner et vektet gjennomsnitt ut fra størrelse på lånene hos de ulike selskapene, er gjennomsnittlig lånerente 2,02 prosent, og 3,21¹² prosent hvis man inkluderer sikringer.

En oversikt over antall bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for lånevilkår er gitt i Tabell 14 og Tabell 15.

Vektet effektiv lånerente	Antall selskaper/prosjekter
< 2 %	45
2 – 3 %	4
3 – 4 %	1
4 – 5 %	5
≥ 5 %	1

Tabell 14 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente. (Kilde: Oppfølgingsskjema for bompengeselskapene for 2015).

¹² Dette avviker betydelig fra rente oppgitt ved foreløpig rapportering av tall for 2015. Årsaken til dette er at flere bompengeselskap med store lån ikke hadde rapportert denne renten ved det tidspunktet.

Effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer)	Antall selskaper/prosjekter
< 2 %	20
2 – 3 %	8
3 – 4 %	11
4 – 5 %	12
≥ 5 %	5

Tabell 15 – Oversikt over antall bompengeprojekter fordelt på ulike kategorier for vektet effektiv lånerente inkludert renteinstrumenter (sikringer) (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2015).

Utvikling på gjennomsnittlig rente i perioden 2013 – 2015 er oppgitt i Tabell 16. Man ser her at gjennomsnittlig rente er lavere i 2015 enn den var for 2013 og 2014.

År	Gjennomsnittlig effektiv lånerente per 31.12	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente per 31.12	Gjennomsnittlig effektiv lånerente per 31.12, inkl. sikringer	Gjennomsnittlig vektet effektiv lånerente per 31.12, inkl. sikringer
2013	2,86 %	2,77 %	3,66 %	3,62 %
2014	2,63 %	2,57 %	3,66 %	3,60 %
2015	2,08 %	2,02 %	3,12 %	3,21 %

Tabell 16 – Gjennomsnittlig effektiv lånerente og vektet lånerente per 31.12 for årene 2013 – 2015. (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2013 – 2015).

De ulike selskapene bruker en kombinasjon av interne ressurser og eksternt bistand for å ivareta finansforvaltningen. For enkelte av bompengeprojektene med høyest lånerente var det betingelser i de respektive stortingsproposisjonene som satt krav til at selskapet skulle inngå en bindende avtale om lånerenten for innkrevingsperioden. Bindingene ble gjort på et tidspunkt med høyere lånerente enn i dag.

2.4.3 Innskudd, innskuddsvilkår og finansinntekter

Bompengeselskapene hadde totalt 5,1 milliarder kroner i bankinnskudd per 31.12.2015, og gjennomsnittlig effektiv innskuddsrente var 1,26 prosent. Dette er en reduksjon på om lag 0,4 milliarder kroner sammenlignet med 2014. Ved utgangen av 2014 var gjennomsnittlig innskuddsrente 1,95 prosent. Gjennomsnittlig vektet innskuddsrente var 1,54 prosent, mens denne var 2,24 prosent ved utgangen av 2014. Tabell 17 viser en oversikt over antall bompengeselskap fordelt på ulike kategorier av innskuddsrente.

Innskuddsrente	Antall selskaper/prosjekter
< 1 %	20
1 – 2 %	28
2 – 3 %	11
≥ 3 %	0

Tabell 17 – Oversikt over antall bompengeselskap fordelt på ulike kategorier for innskuddsvilkår (Kilde: Oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2015)

Se Tabell 18 for en oversikt over innskudd i perioden 2002 – 2015.

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

Tabell 18 – Utvikling i innskudd, oppgitt i løpende 1000-kroner. (Kilde: *Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – Dokument 3:5 (2012–2013)* for 2002–2010, oppfølgingskjema for bompengeselskapene for 2011–2015).

2.5 Status på innkrevningstid

I 2015 ble innkrevningen avsluttet for fv 680 Imarsundsforbindelsen og fv 567 Hauge–Lonevåg. Fv 680 Imarsundsforbindelsen har hatt forskuddsinnkreving i perioden 2004 – 2007 og etterskuddsinnkreving fra 2007 – 2015. Hele anlegget er planlagt nedbetalt i 2022, hvor det resterende vil være finansiert med ferjesubsidier. Fv 567 Hauge–Lonevåg var en utvidelse av en eksisterende bompengeordning forutsatt at bompengeperioden på 17 år ikke ble ytterligere forlenget. På grunn av utfordringer med å nedbetale lånet innen denne tidsperioden, ble innkrevningen forlenget i overkant av et halvt år og avsluttet i juni i 2015.

Noen bompengeprosjekter er per i dag i en situasjon hvor det vurderes om det er behov for å gjøre tiltak for å klare å innfri sine forpliktelser innenfor den tidsrammen som er gitt i stortingsproposisjonene. En kort status for disse bompengeprojektene:

- Fv 71 Sykkylvsbrua: I 2014 godkjente Vegdirektoratet søknad om forlengelse av innkrevingsperioden fra 15 til 17 år. Nyere beregninger viser at det er behov for en ytterligere forlenging av innkrevningstiden, til 2018. Bompengeselskapet oppgir at årsaken til behov for forlenget innkrevningstid er at inntektene ikke har økt som tidligere forutsatt.
- Fv 34 Grime – Vesleelva: Det er stor usikkerhet rundt nedbetalingstid for dette prosjektet. Trafikken og inntektene er lavere enn forutsatt, og det er i tillegg økte kostnader i prosjektet. Bompengeselskapet, Statens vegvesen og fylkeskommunen jobber tett sammen for å vurdere eventuelle tiltak. Både forlenget innkrevningstid og takstøkning vurderes.
- Bømlopakken: Trafikken er høyere enn prognosen, men gjennomsnittlig inntekt per passering er lavere enn forventet. Takstene ble økt i mai 2016, og bompengeselskapet jobber med en analyse av inntektsutviklingen etter dette. Konsekvensen for Bømlopakken hvis den negative inntektsutviklingen fortsetter er at man ikke kan gjennomføre alle prosjekter som ligger i pakken.

- Fv 544 Halsnøysambandet: Inntektene i dette prosjektet er relativt følsom for endringer, og det er også et prosjekt som har en stor andel elbil-passeringer¹³. Bompengeselskapet vurderer det derfor som usikkert om selskapet vil oppfylle sine forpliktelser innenfor vedtatt innkrevingsperiode på 15 år. I følge St.prp 84 (2002–2003) kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet forlenge innkrevingen med inntil 5 år dersom bompengeinntektene blir lavere enn forutsatt.
- Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua: Trafikken har vært lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen, og det kan bli nødvendig å søke om forlenging av bompengeperioden hvis inntektsgrunnlaget ikke bedrer seg i nærmeste fremtid. Trafikk og inntekt blir fulgt opp nøye for å vurdere eventuelle tiltak.

Øvrige bompengeprojekter vil, ifølge prognosene ved utgangen av 2015, avslutte bompengeinnkrevingen i henhold til vedtatte avslutningstidspunkt eller tidligere.

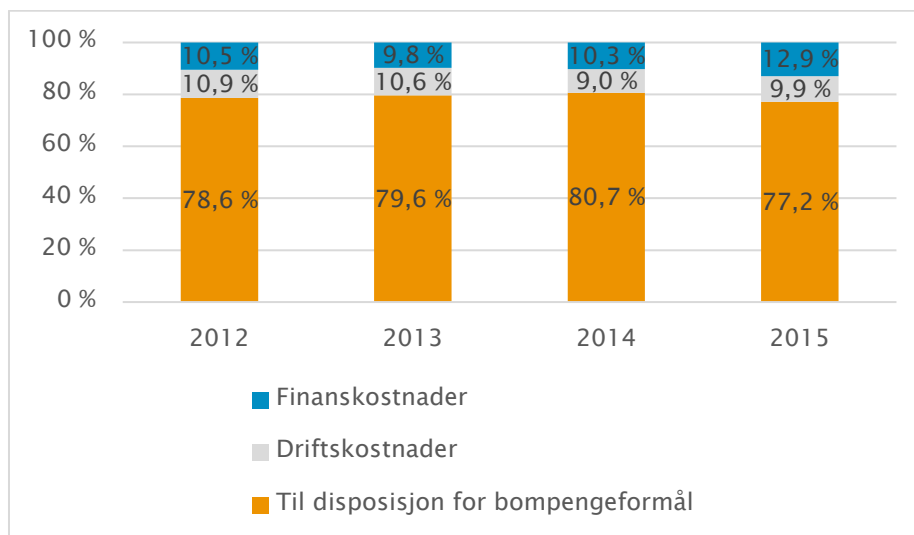
2.6 Lokal drivstoffavgift

Det eneste prosjektet med innkreving av lokal drivstoffavgift er Tromsøpakke 3. I 2015 var tilførte midler fra Tromsø Veg AS til Statens vegvesen 27,5 millioner kroner.

¹³ Om lag 16 % av passeringene ble foretatt med elbil i 2015.

3 Vurdering av resultatene

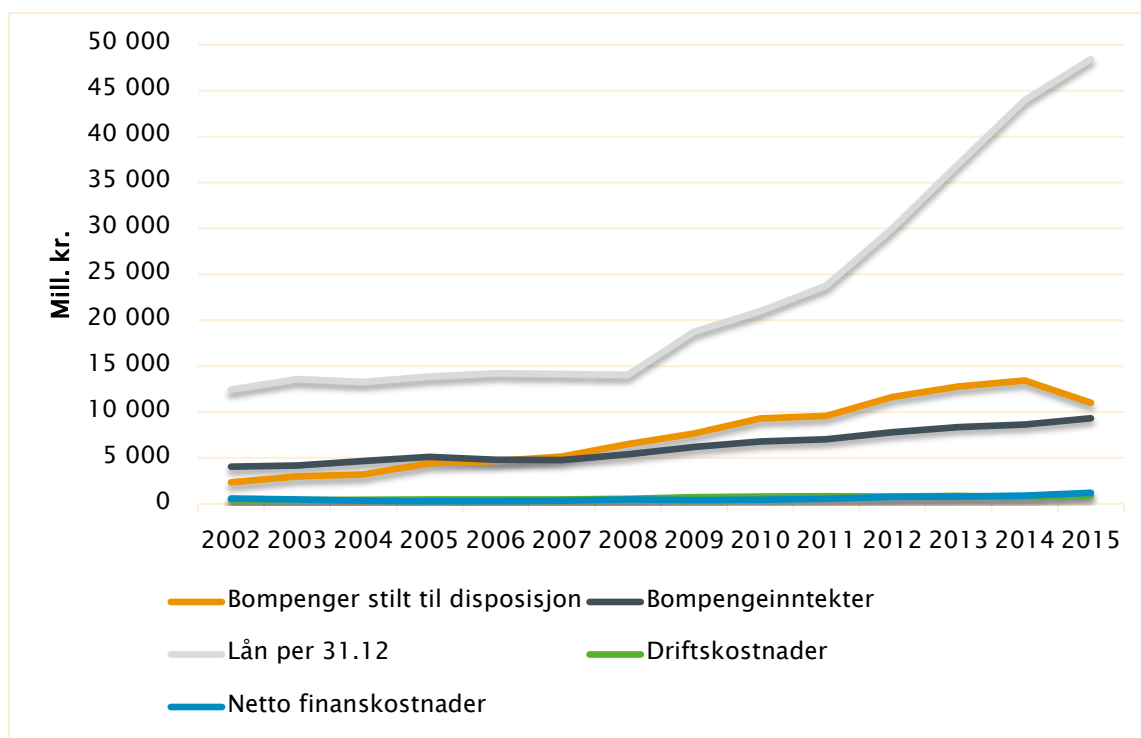
For de 50 bompengeselskapene som krevde inn bompenger i 2015, gikk 9,9 prosent av bompengeinntektene til driftskostnader og 12,9 prosent til finanskostnader¹⁴. De resterende 77,2 prosent ble stilt til disposisjon for bompengeformål. Se Figur 8 for en sammenligning med tilsvarende fordeling i perioden 2012 – 2014.



Figur 8 – Oversikt over andel av bompengeinntektene som gikk til driftskostnader, finanskostnader og ble stilt til disposisjon for bompengeformål i perioden 2012 – 2015. (Kilder: Regnskap og oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2012 – 2015).

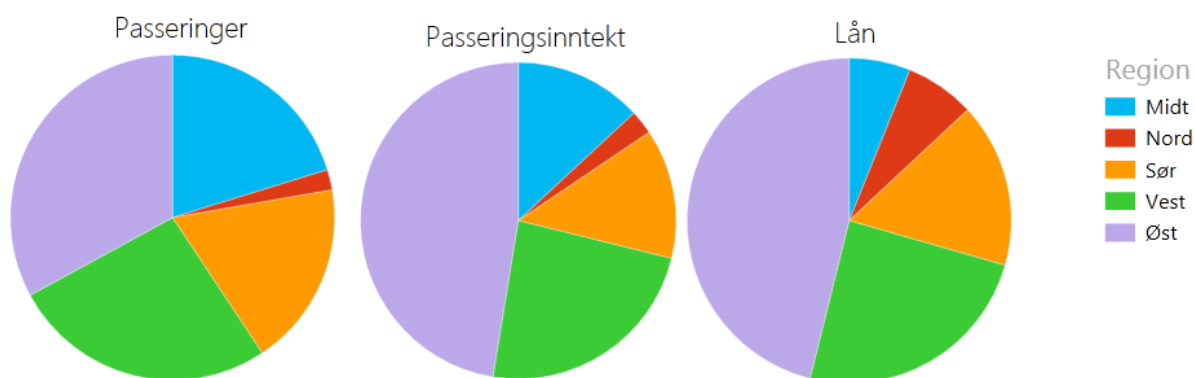
Samme trend fortsetter i 2015 som vi har sett de siste 7–8 årene, med en økning i bompengeinntekt, lånegjeld og finanskostnader. Driftskostnadene har derimot variert noe fra år til år i denne perioden, og er høyere i 2015 enn tidligere. Figur 9 viser utviklingen av summen av bompengeselskapenes låneportefølje, bompenger stilt til disposisjon for riksveg og fylkesveg, bompengeinntekter, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002 – 2015. Siden 2007 har bompenger stilt til disposisjon vært høyere enn bompengeinntektene. Bompenger stilt til disposisjon har en reduksjon i 2015 for første gang i perioden 2007 – 2015, og prognoser for 2016 og 2017, som angitt i Prop. 1 S (2016–2017) angir en lavere totalsum enn i 2014. Prognosene for bompengeinntektene viser en fortsatt økning for 2016 og 2017, mens bompenger stilt til disposisjon vil fortsatt ligge noe høyere for begge disse årene.

¹⁴ Netto finanskostnader.



Figur 9 – Utvikling i summen av bompengeselskapenes låneportefølje, bompenger stilt til disposisjon (for riksveg og fylkesveg), bompengeinntekter, driftskostnader og netto finanskostnader i perioden 2002 – 2015, oppgitt i millioner 2015-kr. (Kilder: Prop. 1 S (2016–2017), regnskap og oppfølgingskjema fra bompengeselskapene).

Figur 10 viser hvordan antall passeringer, passeringsinntekter og låneportefølje er fordelt i de ulike regionene. Region øst hadde den største andelen for alle disse. Region nord har minst trafikk og inntekt, men er på omtrent samme nivå som region midt når det gjelder summen av låneporteføljen for bompengeselskapene. Hvis man sammenligner denne fordelingen med de nye regionale bompengeselskapene som etableres i forbindelse med bompengereformen, får man noen justeringer på regionsgrensene. Ved en slik sammenligning for 2015-tall, forutsatt at alle nåværende bompengeselskap blir en del av de nye selskapene, vil flest antall passeringer være i region sør-vest, høyest passeringsinntekt vil være i fjellinjen og region sør-vest, mens halvparten av låneporteføljen for alle bompengeselskapene vil være i region øst.



Figur 10 – Fordeling av passeringer, passeringsinntekt og lån i de ulike regionene. (Kilde: Regnskap og oppfølgingskjema for bompengeselskapene i 2015).

4 Vedlegg

4.1 Vedlegg 1 – Lånerenter og lånegjeld

Tabell 19 – Oversikt over låneportefølje og rentebetingelser per 31.12.2015 for alle bompengeselskapene. (Kilde: Oppfølgings skjema for bompengeselskapene for 2015).

Bompengeselskap	Sum låneportefølje per 31.12.2015 (1000 kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2015	Sikringsgrad per 31.12.2015	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2015
Askøy bompengeselskap AS	100 000	1,93 %	0 %	1,93 %
Atlantehavstunnelen AS	389 000	1,66 %	92 %	4,12 %
Aust-Agder Vegfinans AS	122 000	1,95 %	0 %	1,95 %
Austevoll Bruselskap AS	130 000	2,15 %	100 %	4,62 %
Bergen Bompengeselskap	5 270 000	1,67 %	0 %	1,67 %
Bergen-Os Bompengeselskap AS	150 000	1,64 %	0 %	1,64 %
Bomvegselskapet E39 Øysand-Thamshamn AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bypakke Grenland AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Bømlo Vegselskap AS	350 000	1,51 %	31 %	2,79 %
Eksporthaugen AS	721 500	1,40 %	67 %	2,78 %
Fastlandssamband Halsnøy AS	188 810	1,91 %	22 %	2,54 %
Finnfast AS	443 056	1,53 %	84 %	4,97 %
Fjellinjen AS	5 300 000	2,55 %	82 %	4,01 %
Følgefонтunnelen AS	4 388	4,67 %	0 %	4,67 %
Fosenvegene ei tim'te 'by'n AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Førdepakken Bomselskap AS	6 300	1,75 %	0 %	1,75 %
Gjesdal Bompengeselskap AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Hardangerbrua AS	1 600 000	1,65 %	60 %	3,80 %
Haugaland Bompengeselskap	198 333	1,83 %	85 %	5,47 %
Haugalandspakken AS	210 000	1,51 %	0 %	1,51 %
Helgeland Veiutvikling AS	743 000	1,47 %	81 %	4,75 %
Hordaland fylkeskommune (Fv 545 over Stord og Fitjar)	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Hordaland fylkeskommune (E134 Stordalstunnelen)	175 000	1,70 %	0 %	1,70 %
Hordaland fylkeskommune (Fv 48 Årsnes ferjekai og Løfallstrand - Årsnes)	28 000	1,66 %	0 %	1,66 %
Horten Bompengeselskap Rv 19 AS	173 885	1,47 %	0 %	1,44 %
Hålogalandsbrua AS	940 000	2,28 %	21 %	4,04 %
Imarfinans AS	104 895	1,99 %	100 %	5,49 %
Jondalstunnelen AS	99 235	1,79 %	91 %	3,91 %
Kvam Bompengeselskap AS	281 000	1,77 %	0 %	1,77 %
Lister Bompengeselskap AS	110 000	1,49 %	0 %	1,49 %
Namdal Bomvegselskap AS	71 000	3,21 %	100 %	3,21 %
Nedre Glomma Bompengeselskap AS (Fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse)	611 915	4,06 %	69 %	4,06 %

Bompengeselskap	Sum låneportefølje per 31.12.2015 (1000 kr)	Vektet effektiv lånerente per 31.12.2015	Sikringsgrad per 31.12.2015	Effektiv lånerente inkludert sikringer per 31.12.2015
Nedre Glomma Bompengeselskap AS (Bypakke Nedre Glomma)	200 000	1,69 %	0 %	1,69 %
Nord-Jæren Bompengeselskap AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nordland Bompengeselskap AS	220 000	1,73 %	0 %	1,73 %
Nordøyvegen AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Nye Kristiansand Bompengeselskap AS	100 000	1,65 %	0 %	1,65 %
Osterøy Bruselskap AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Rogfast AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Ryaforbindelsen AS	147 778	1,80 %	50 %	6,80 %
Ryfast AS	1 900 000	1,69 %	87 %	3,02 %
Svinesundsforbindelsen AS	579 890	4,99 %	100 %	4,99 %
Sykkylvsbrua AS	5 539	1,49 %	0 %	1,49 %
Troms Bompengeselskap AS	245 000	1,85 %	0 %	1,85 %
Trøndelag Bomveiselskap AS (E6 Trondheim - Stjørdal)	1 670 000	4,73 %	84 %	4,73 %
Trøndelag Bomveiselskap AS (Miljøpakke Trondheim)	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Trøndelag Bomveiselskap AS (Fv 714 Stokkhaugen - Sunde)	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Tønsberg Hovedvegfinans AS	20 000	1,74 %	0 %	1,74 %
Vegfinans E134 Buskerud AS	215 000	1,53 %	0 %	1,53 %
Vegfinans E16 Kongsvingervegen AS	1 505 190	1,66 %	57 %	2,98 %
Vegfinans E16 Oppland AS	219 200	1,65 %	62 %	2,70 %
Vegfinans E18 Vestfold AS	6 207 643	1,79 %	77 %	3,43 %
Vegfinans E6 Gardermoen-Moelv AS	6 423 211	1,79 %	65 %	3,34 %
Vegfinans E6 Oppland AS	469 208	1,65 %	64 %	3,33 %
Vegfinans E6 Ringebu-Otta AS	3 136 400	1,93 %	51 %	3,04 %
Vegfinans Fv33 Oppland AS	144 200	1,45 %	69 %	2,75 %
Vegfinans Fv34 Oppland AS	113 700	1,65 %	53 %	2,50 %
Vegfinans Gausdalsvegen AS	156 711	1,93 %	89 %	4,78 %
Vegfinans Hallingporten AS	957 600	1,65 %	63 %	3,41 %
Vegfinans Oslofjordtunnelen AS	0	0,00 %	0 %	0,00 %
Vegfinans Rv36 Telemark AS	17 948	2,26 %	0 %	2,26 %
Vegfinans Rv4 Oppland AS	1 574 000	1,93 %	59 %	3,20 %
Veipakke Salten AS (Fv 17 Tverlandet - Godøystraumen)	106 684	5,50 %	100 %	5,50 %
Veipakke Salten AS (Rv 80 Røvika - Strømsnes)	223 306	4,05 %	100 %	5,07 %
Veipakke Salten AS (Rv 80 Løding - Vikan)	195 000	1,66 %	100 %	4,58 %
Veipakke Salten AS (Bypakke Bodø)	550 000	1,60 %	0 %	1,60 %
Voss og omland bompengeselskap AS	710 000	1,66 %	61 %	3,57 %
Østfold Bompengeselskap AS	1 900 000	1,57 %	0 %	1,57 %

4.2 Vedlegg 2 – Utenlandske kjøretøy uten avtale

Tabell 20 – Oversikt over passeringer med utenlandske kjøretøy uten avtale i 2013, 2014 og 2015. (Kilde: Statistikk fra Euro Parking Collection per oktober 2016).

	Passeringer			Unike registreringsnummer			Passeringsavgifter (kr)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Totalt antall passeringer									
> 3 500 kg	645 350	662 401	181 190	45 326	40 925	27 980	38 061 491	43 059 078	13 724 207
≤ 3 500 kg	5 862 060	6 485 732	8 165 331	476 024	480 817	517 923	130 094 725	156 185 121	185 039 031
Totalt	6 507 410	7 148 133	8 346 521	521 350	521 742	545 903	168 156 216	199 244 199	198 763 238
Fakturerte passeringer									
> 3 500 kg	378 997	309 507	73 203	18 832	14 330	5 472	27 397 363	21 504 694	4 796 129
≤ 3 500 kg	4 838 491	4 667 683	5 946 380	385 503	366 638	389 860	114 167 671	114 291 761	135 020 574
Totalt	5 217 488	4 977 190	6 019 583	404 335	380 968	395 332	141 565 034	135 796 455	139 816 703
Betalte passeringer									
> 3 500 kg	263 297	209 578	47 202	17 049	13 102	4 759	17 701 534	14 151 763	2 995 984
≤ 3 500 kg	3 963 336	3 982 022	5 211 066	367 984	352 322	376 386	101 804 367	104 080 570	124 183 648
Totalt	4 226 633	4 191 600	5 258 268	385 033	365 424	381 145	119 505 901	118 232 333	127 179 632
Andel fakturert av total									
> 3 500 kg	59 %	47 %	40 %	42 %	35 %	20 %	72 %	50 %	35 %
≤ 3 500 kg	83 %	72 %	73 %	81 %	76 %	75 %	88 %	73 %	73 %
Totalt	80 %	70 %	72 %	78 %	73 %	72 %	84 %	68 %	70 %
Andel betalt av fakturert									
> 3 500 kg	69 %	68 %	64 %	91 %	91 %	87 %	65 %	66 %	62 %
≤ 3 500 kg	82 %	85 %	88 %	95 %	96 %	97 %	89 %	91 %	92 %
Totalt	81 %	84 %	87 %	95 %	96 %	96 %	84 %	87 %	91 %
Andel betalt av total									
> 3 500 kg	41 %	32 %	26 %	38 %	32 %	17 %	47 %	33 %	22 %
≤ 3 500 kg	68 %	61 %	64 %	77 %	73 %	73 %	78 %	67 %	67 %
Totalt	65 %	59 %	63 %	74 %	70 %	70 %	71 %	59 %	64 %