

Rapport til eigarane 2023 - 1



Innholdsliste

1. Oppsummering	4
2. Trafikk og inntekter	6
1.1. Trafikk og inntekter andre halvår 2019, 2020, 2021 og 2022	6
1.2. Passeringar i Ferde sine prosjekt andre halvår 2022 og 2021	7
1.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt andre halvår 2022 og 2021	10
3. Fokusområde andre halvår 2022	12
3.1. Prosjektøkonomien	12
3.2. Innkrevjing frå utanlandske køyretøy	14
3.3. Salet av inkassoselskapet Demand	15
3.4. ISO - sertifisering	15
4. Mandat og føringar	16
4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma	16
4.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde	17
5. Endringar i rammevilkåra	18
5.1. 70 prosent elbiltakst	18
5.2. Statlege delgarantiar	18
5.3. Beredskapstakstar i Ferde sitt område	19
5.4. Tilskottet til reduserte bompengetakstar knytt til byvekstavtalane	19
5.5. Evaluering av bompengereforma	20
5.6. KVV for vegbruksavgift og bompengar	20
6. Finans	23
6.1. Finans	23
6.2. Gjeld	23
6.3. Garantiar	24
6.4. Grøn finansiering	26
6.5. Overskottslikviditet	27
6.6. Finansiell risiko	27
6.7. Likviditetsrisiko	27
6.8. Rente- og kredittrisiko	27
6.9. Motpartrisiko	28
6.10. Måleindikatorar / nøkkeltal (Kpi-ar)	28

7. Utvikling og drift	30
7.1. Utviklingsoppgåver	30
7.2. Driftsoppgåver	33
7.3. Framtidige prosjekt	36
7.4. Innkrevjing av bompengar på ferje	42
7.5. Eigarmøte	43
VEDLEGG: Prosjektøkonomi - trafikk og inntekter	44

1. Oppsummering

Trafikken i bomstasjonane i andre halvår 2022 er no på «normalnivå» etter to år med redusert mobilitet som følgje av Coronasituasjonen. I andre halvår 2022 har det vore om lag 142 millionar passeringar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein auke på 5,2 prosent frå andre halvår 2021. Prosjekta Nordhordlandspakken, Haugalandspakken, Førdepakken og Rv 45 Gjesdal har lågare trafikk i andre halvår 2022 enn i andre halvår 2021. Heile 93 prosent av passeringane i andre halvår 2022 var avtalepasseringar dvs. rabatterte passeringar registrert på brikke hos eit utferdarselskap.

Berekna passeringsinntekter er 1,88 mrd. kr. i andre halvår 2022. Det er 10,2 prosent høgare enn i andre halvår 2021. Bypakke Bergen, Nordhordlandspakken, Førdepakken og Rv45 Gjesdal har noko lågare inntekter i andre halvår 2022 enn i andre halvår 2021. Størst inntektsvekst er det i prosjektet Samferdselspakken for Kristiansandsregionen som også er det prosjektet med størst trafikkvekst. Det skuldast at innkrevjinga i Kristiansand først starta opp 1.9.2021.

Det har i 2022 vore ei positiv utvikling i nøkkeltala som Vegdirektoratet nyttar i oppfølginga av dei regionale bompengeselskapa. Driftskostnadane per passering i 2022 er 0,85 mot 1,09 i 2021. Driftskostnadane i prosent av driftsinntekta er i 2022 6,5 prosent mot 8,5 prosent i 2021.

Ferde har også fokus på å sikra at bompengeinntektene vert som føreset. Auka rente og kostnadsvekst i prosjekta gjer at det for tida er spesielt viktig å prisjustera takstane. Ferde legg opp til å prisjustera takstane ein gong i året. Frå i år av er det også mogeleg å innføra 70 prosent elbiltakst der «lokale myndigheter» ønskjer det. Dette tiltaket vil i noko grad kunna motverka inntektsbortfallet som følgjer av stadig aukande elbilandel.

Ferde meiner det er behov for å auka takstane i prosjekta Rv13 Ryfast, Førdepakken og E18 Tvedestrand - Arendal utover ordinær kpi- justering. Ferde sendte 10.3.2023 søknad til Vegdirektoratet om takstauke i Ryfast. Det vart primært søkt om å redusera elbilrabatten og auka takstane med 10 prosent, sekundært å halda på noverande elbilrabatt og å auka takstane med 15 prosent. Ferde har sendt brev til Sunnfjord kommune og Vestland fylkeskommune kor det vert bedt om lokalpolitisk tilslutnad til å auka takstane i Førdepakken. Denne førespurnaden vert behandla i vår. Fylkestinget i Agder har i møte 14. februar sagt nei til Ferde sitt framlegg til takstauke i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal.

Ved utgangen av 2022 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 21 842 millionar kroner, ned frå 22 613 millionar kroner ved utgangen av 2021. I tillegg har prosjekta ved utgangen av året interne lån trekt via konsernkonto tilsvarande 611 millionar kroner samanlikna med 33 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2021. Finanskostnader for 2022 enda på 517 millionar. Til samanlikning var samanliknbare finanskostnader 326 millionar for 2021. Auken i finanskostnad skuldast hovudsakleg aukande marknadsrenter på den flytende delen av gjelda, og noko av auken skuldast høgare kredittmarginar.

Styret i Ferde vedtok 21.oktober 2022 eit fornya og revidert finansreglement. Det nye regelverket gir strammare og meir konkrete rammer i forhold til renterisiko, likviditetsrisiko og motpartrisiko og ikkje minst kva vurderingskriteria som skal leggjast til grunn.

Ferde har tidlegare varsla om problema med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske køyretøy utan autopassavtale. Dette er framleis eit problem. Ferde har frå mai 2021 til 22. februar 2023 bokført passeringsinntekter på utanlandskregistrerte køyretøy i bomstasjonar på land til ein verdi på om lag 97 millionar norske kroner. Totalt om lag 50,5 millionar norske kroner av passeringsinntekter på utanlandskregistrerte køyretøy er ikkje utfakturerte som følgje av manglande tilgang til køyretøyopplysningar etter innføringa av nytt EETS-direktiv.

Innkrevjinga til prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal starta opp 31. oktober 2022 og innkrevjinga i tre nye bomstasjonar i prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, nær Kristiansand (Holbekkstjønn, Storemyr og Lohnelier) starta opp 25. november 2022. Innkrevjinga til Kvinnheradpakken starta opp på ferjene i Kvinnherad 1. januar 2023.

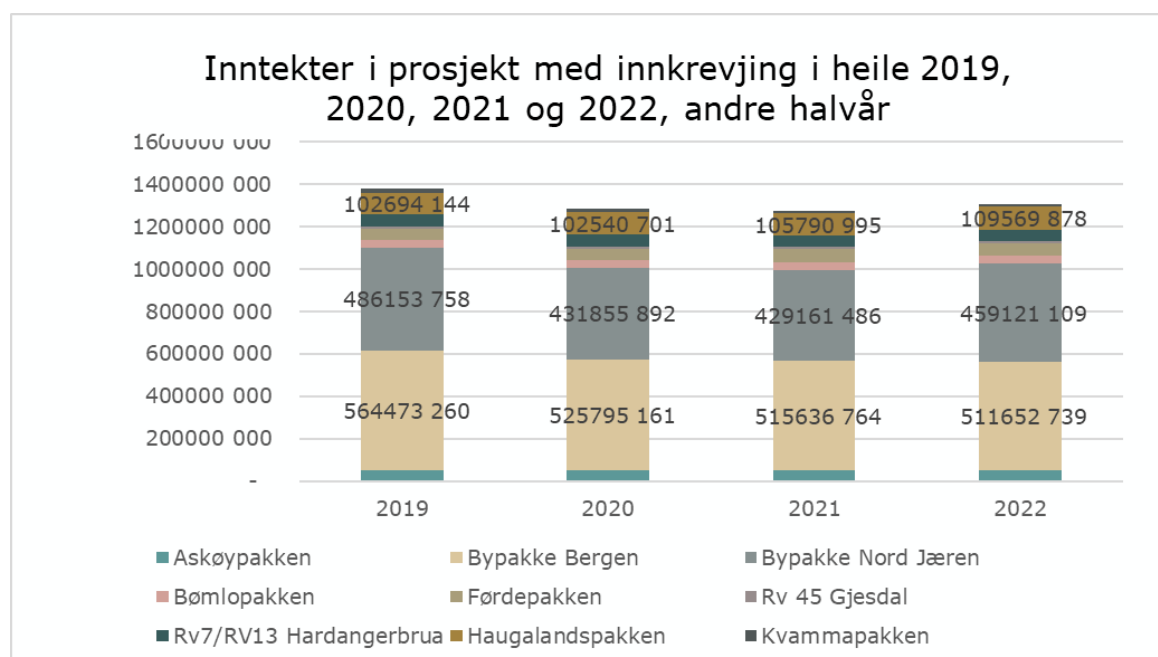
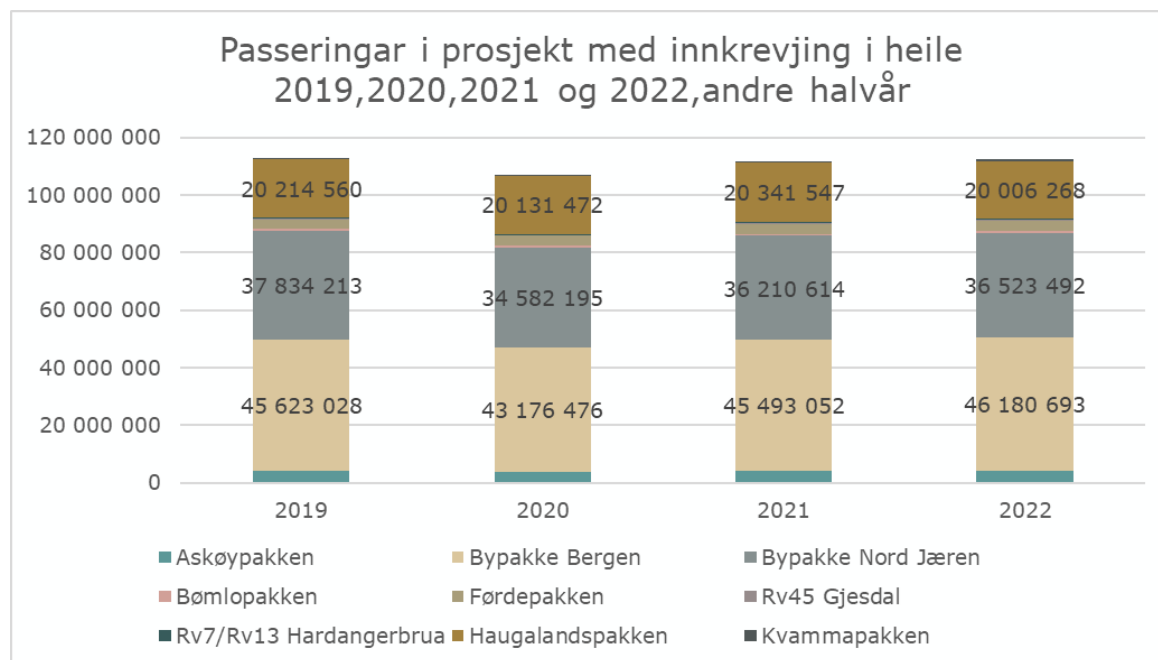
Styringssystemet i Ferde AS er i andre halvår 2022 blitt sertifisert i høve standardane ISO 9001:2015 (kvalitet) og ISO 14001:2015 (miljøleing). Ved å bruka anerkjende styringsprinsipp for internkontroll sikrar me etterleving og at drifta vår er målretta og effektiv, og me skapar tillit gjennom objektive målingar og kontinuerleg forbetring.

Ferde har nyleg avhenda inkassoselskapet Demand Norge AS til Ropo Capital Norway AS. Transaksjonen vart gjennomført 11.1.2023. Avhendinga har utgangspunkt i at Ferde no vil reindyrka operatørrolla si, slik det er lagt opp til i bompengereforma.

2. Trafikk og inntekter

1.1. Trafikk og inntekter andre halvår 2019, 2020, 2021 og 2022

Trafikken i bomstasjonane i andre halvår 2022 er no på «normalnivå» etter to år med redusert mobilitet som følge av Coronasituasjonen. Men inntektene er noko lågare:

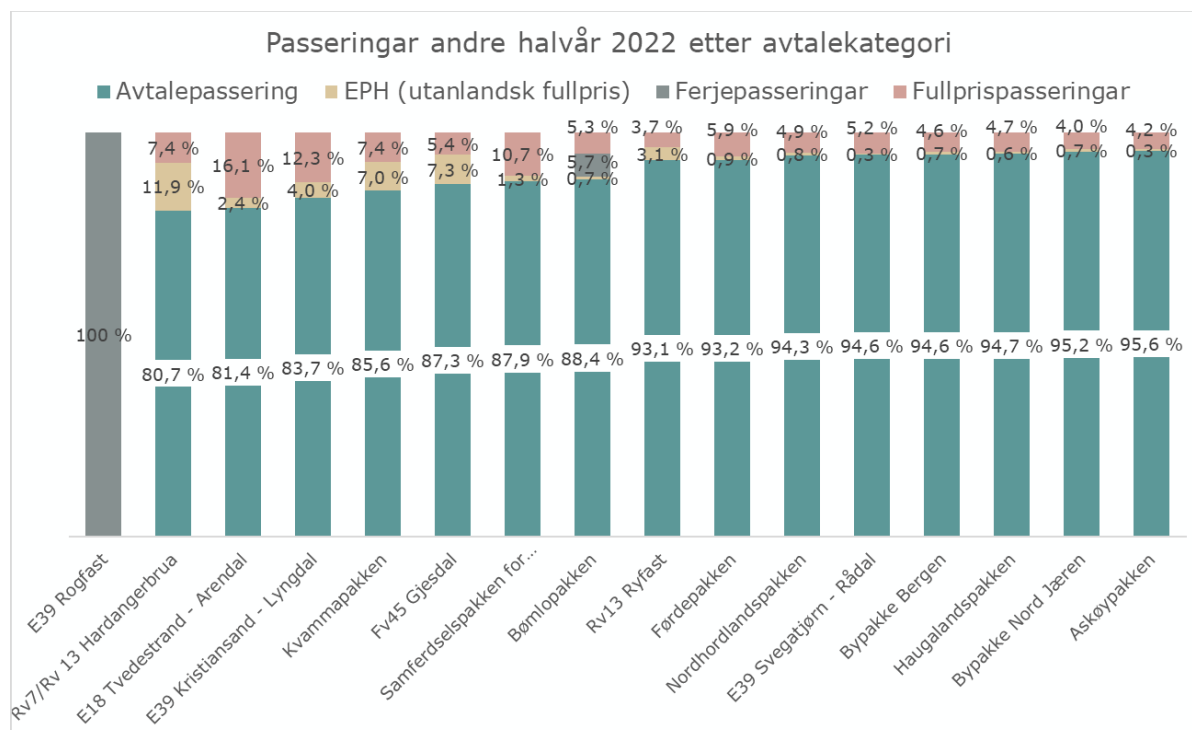


1.2. Passeringar i Ferde sine prosjekt andre halvår 2022 og 2021

I andre halvår 2022 har det vore om lag 142 millionar passingar i bomstasjonane, inklusive på ferje, i Ferde sitt område. Det er ein auke på 5,2 prosent frå andre halvår 2021. Det er då berre tatt med trafikk frå prosjekt som har hatt innkrevjing i andre halvår 2022.

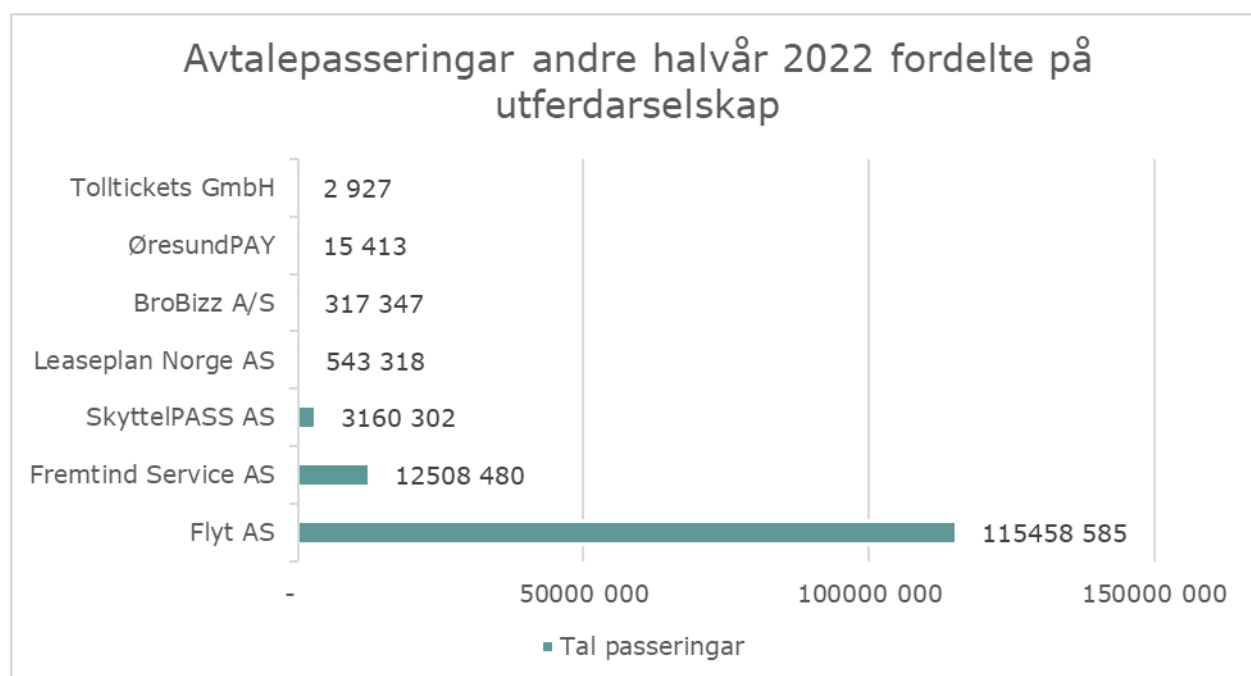
Prosjekt	Juli - des.2022	Juli - des.2021	Endring i prosent	Merknader
E39 Kristiansand - Lyngdal	1 883 083			Oppstart 1.1.2022
E39 Svevatjørn - Rådal	966 880			Oppstart 31.10.2022
Samferdselspakken for Kristiansandsregionen	10 575 980	6 972 294	51,7 %	Oppstart 1.9.2021
Kvammapakken	587 532	559 367	5,0 %	
Bømløpakken	720 603	707 040	1,9 %	
Bypakke Bergen	46 180 693	45 493 052	1,5 %	
Askøypakken	4 127 016	4 066 536	1,5 %	
Bypakke Nord Jæren	36 523 492	36 210 614	0,9 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	503 080	500 012	0,6 %	
Rv13 Ryfast	3 448 302	3 436 719	0,3 %	
E39 Rogfast	890 754	889 021	0,2 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	4 309 454	4 296 832	0,3 %	
Nordhordlandspakken	7 551 610	7 640 854	-1,2 %	
Haugalandspakken	20 006 268	20 341 547	-1,6 %	
Førdepakken	3 436 574	3 530 241	-2,7 %	
Rv 45 Gjesdal	230 793	250 359	-7,8 %	
Sum:	141 942 114	134 894 488	5,2 %	

Prosjekta Nordhordlandspakken, Haugalandspakken, Førdepakken og Rv 45 Gjesdal har lågare trafikk i andre halvår 2022 enn i andre halvår 2021.



Heile 93 prosent av passeringane i andre halvår 2022 var avtalepasseringar dvs. rabatterte passeringar registrerte på brikker hjå eit utferdarselskap. 5,4 prosent dvs. om lag 7,6 mill. passeringar var fullprisa passeringar gjort av norske bilistar utan autopassavtale. Utanlandske bilistar utan autopassavtale stod for 1 prosent og ferjepasseringane utgjorde 0,6 prosent av alle passeringane. Prosjekt på Sørlandet har, som i første halvår 2022, relativt låge andelar avtalepasseringar med 81,4 prosent på E18 Tvedestrand – Arendal og 83,7 prosent på E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Rv7/Rv13 Hardangerbrua har lågast andel avtalepasseringar med 80,7 prosent, noko som skuldast høg utanlandsk trafikk sommaren 2022.

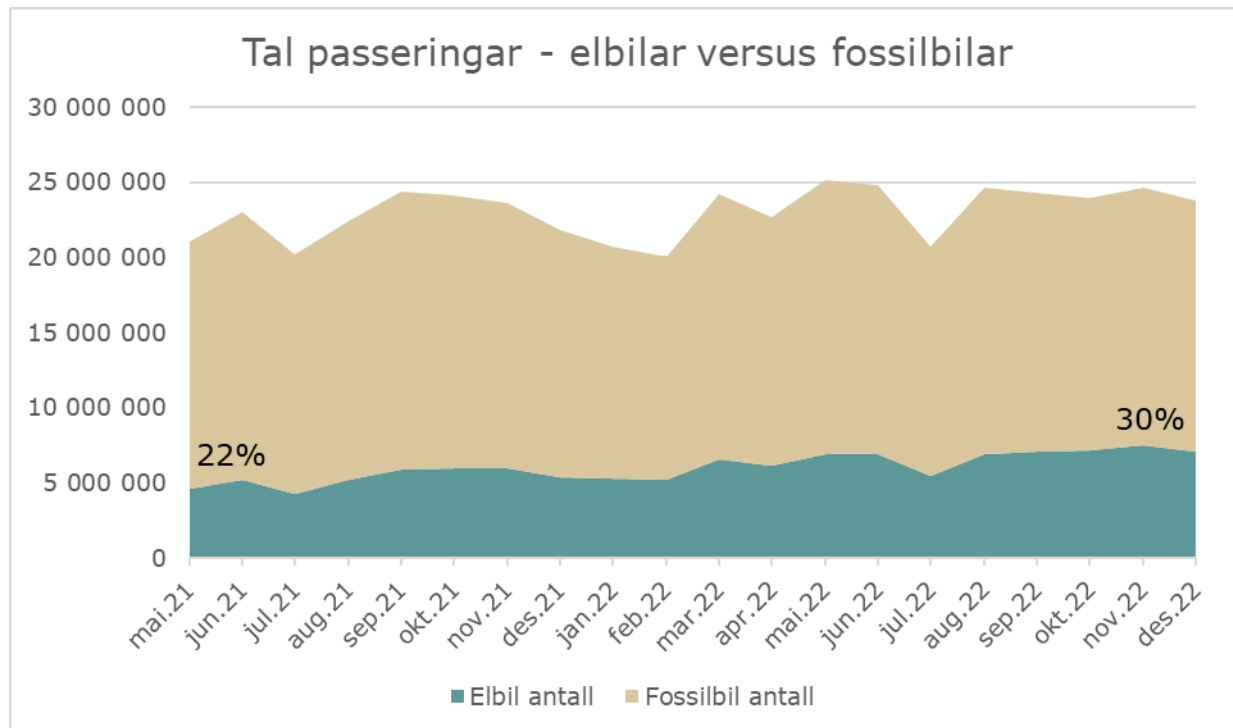
Avtalepasseringane, fordelte seg slik på utferdarselskap i andre halvår 2022:



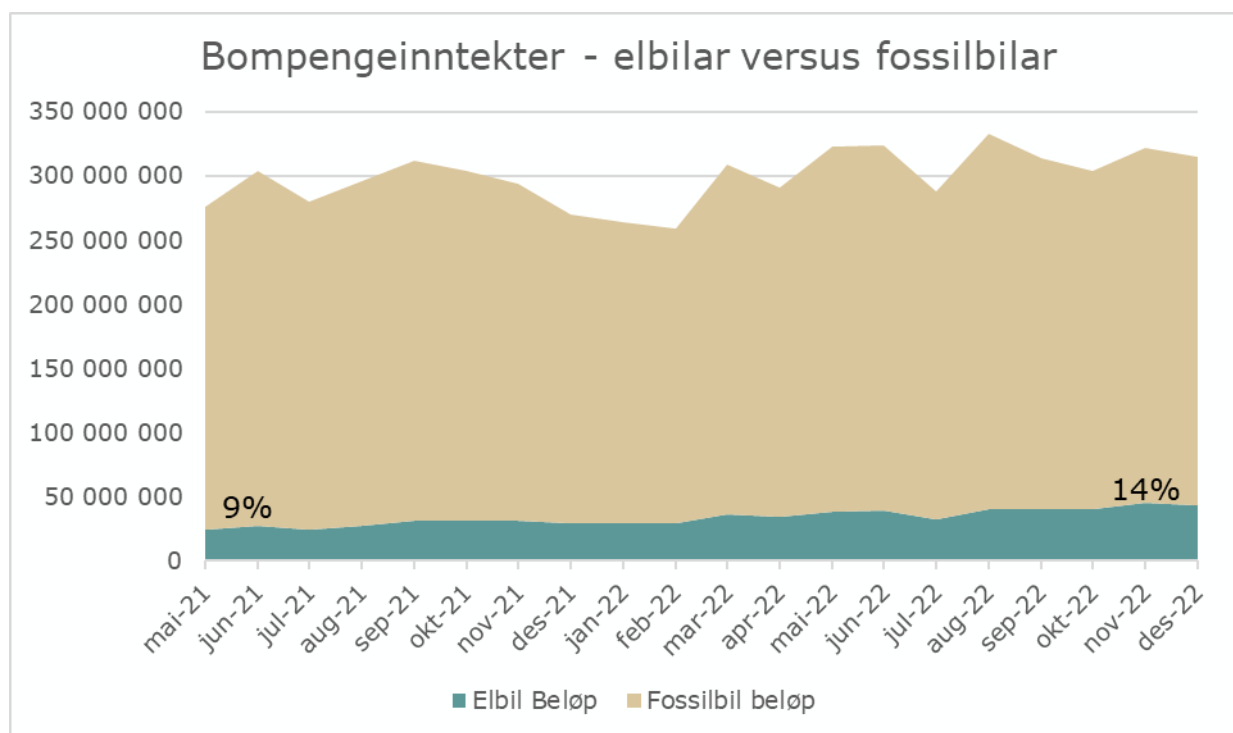
Flyt AS er framleis den største aktøren med om lag 87,4 prosent av avtalepasseringane i Ferde sine bompengeprojekt. I første halvår 2022 var Flyt AS sin andel 89,1 prosent.

Elbilandel – passeringar og inntekter

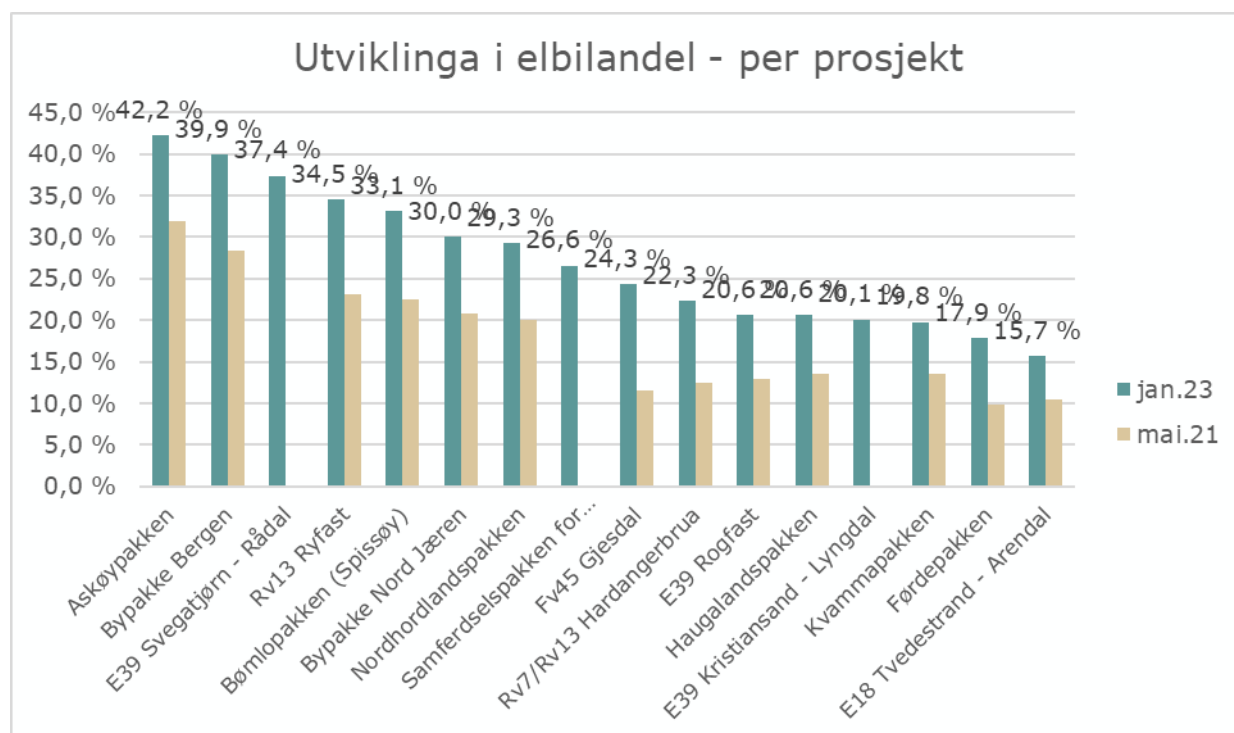
No står elbilane for nesten kvar tredje passering i bomstasjonane til Ferde. Elbilandelen i desember 2022 var 30 prosent mot 22 prosent i mai 2021.



Inntektene frå elbilpasseringane utgjorde i mai 2021 9 prosent. Denne andelen har auka til 14 prosent i desember 2022.



Elbilandelen er høgast i Askøypakken med 42,9 prosent januar 2023 og lågast for E18 Tvedestrand – Arendal med 15,7 prosent. Elbilandelen har auka i alle prosjekt.



1.3. Passeringsinntekter i Ferde sine prosjekt andre halvår 2022 og 2021

Berekna passeringssinntekter er 1,88 mrd. kr. i andre halvår 2022. Det er 10,2 prosent høgare enn i andre halvår 2021. Bypakke Bergen, Nordhordlandspakken, Førdepakken og Rv45 Gjesdal har noko lågare inntekter i andre halvår 2022 enn i andre halvår 2021.

Størst inntektsvekst er det i prosjektet Samferdselspakken for Kristiansandsregionen som også er det prosjektet med størst trafikkvekst. Det skuldast at innkrevjinga i Kristiansand først starta opp 1.9.2021. Det er i tabellen nedanfor berre teke med prosjekt som har innkrevjing i andre halvår 2022:

Prosjekt	2022	2021	Endring i prosent	Merknader
E39 Kristiansand - Lyngdal	40 895 588 -			Oppstart 1.1.2022
E39 Sveгатjörn - Rådal	38 434 220 -			Oppstart 31.10.2022
Samferdselspakken for Kristiansandsregionen	129 734 790	87 355 340	48,5 %	Oppstart 1.9.2021
Kvammapakken	10 349 906	9 546 883	8,4 %	
E39 Rogfast	63 346 819	58 444 938	8,4 %	
Bypakke Nord Jæren	459 121 109	429 161 486	7,0 %	
E18 Tvedestrand - Arendal	72 848 245	68 424 846	6,5 %	
Rv13 Ryfast	154 526 086	145 415 466	6,3 %	
Rv7/Rv13 Hardangerbrua	54 082 081	51 633 353	4,7 %	
Haugalandspakken	109 569 878	105 790 995	3,6 %	
Bømløpakken	37 522 888	36 344 622	3,2 %	
Askøypakken	52 929 228	51 551 741	2,7 %	
Bypakke Bergen	511 652 739	515 636 764	-0,8 %	
Nordhordlandspakken	68 874 258	69 442 906	-0,8 %	
Førdepakken	59 175 120	59 759 484	-1,0 %	
Rv45 Gjesdal	11 152 447	11 663 110	-4,4 %	
Sum:	1 874 215 402	1 700 171 934	10,2 %	

Grunna felles timesregel i Hundvågtunnelen mellom Rv13 Ryfast og Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken) vert Ryfast kompensert frå Bypakke Nord Jæren. Passeringsinntektene for Ryfast i andre halvår 2022 er derfor 17,8 mill. høgare enn i tabellen ovanfor, og tilsvarende lågare for Bypakke Nord Jæren. For andre halvår 2021 er dette beløpet 16,6 mill. kr.

3. Fokusområde andre halvår 2022

Utover den vanlege drifta har Ferde i andre halvår 2022 hatt eit særleg fokus på

- Prosjektøkonomien. Evaluering av trafikk og inntekter i høve til føresetnadane.
- Salet av inkassoselskapet Demand Norge.
- Problema med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske bilistar utan AutoPASS avtale.
- Tilrettelegging for ISO sertifisering

3.1. Prosjektøkonomien

Ferde har fokus på å sikra at bompengeinntektene vert som føresett. Auka rente og kostnadsvekst i prosjekta gjer at det for tida er spesielt viktig å prisjustera takstane. Ferde legg opp til å prisjustera takstane ein gong i året. Frå i år av er det også mogeleg å innføra 70 prosent elbiltakst der «lokale myndigheter» ønskjer det. Dette tiltaket vil i noko grad kunna motverka inntektsbortfallet som følgjer av stadig aukande elbilandel.

Ferde har hausten 2022 sett på om dei realiserte snittakstane i all prosjekta er som føresett i proposisjonar og i takstvedtak. Der det har vore store avvik, er det sendt brev til fylkeskommunar og kommunar for å få tilslutnad til å fremja søknad om takstendring. Dette gjeld prosjekta Askøypakken (gjeldande pakke), E18 Tvedestrand – Arendal og Førdepakken. I tillegg har Ferde hatt ei meir omfattande evaluering av prosjektet Rv13 Ryfast med grunnlag i at Vegdirektoratet har evaluert dette prosjektet.

Askøypakken

Inntektene og den realiserte gjennomsnittstaksten i Askøypakken har vore langt lågare enn føresett i Prop. 197 S (2012 – 2013). Inntektssvikten skuldast lågare trafikk enn føresett, svært høg, og framleis veksande, elbilandel samt høg fritaksandel. Grunna sviktande inntekter og kostnadskrevjande byggeprosjekt i pakken, vedtok Stortinget 19. mai 2022 gjennom handsaminga av Prop 101 S (2021-2022), å forlenga innkrevjinga i Askøypakken med fem år, auka takstane og å byggja ein ny femte bomstasjon. Takstopplegget i dette reviderte opplegget vil gjelda først når innkrevjinga i den nye bomstasjonen startar opp. Då det vil ta noko tid før denne stasjonen er operativ, bad administrasjonen i Vestland fylkeskommune om at Ferde lagar til ei sak til lokalpolitisk handsaming om takstjustering for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst i den «gamle» proposisjonen, Prop 197 S (2012- 2013). Askøypakken er ein vegpakke, ikkje ein bypakke. Ut frå «veiledaren» pkt. 6.5.4 må garantisten og den aktuelle fylkeskommunen gje tilslutnad til ei slik takstendring. Ferde laga derfor til eit saksgrunnlag til Vestland

fylkeskommune. Fylkesutvalet i Vestland har i møte 29. november 2022 slutta seg til Ferde sitt framlegg til takstauke. Vegdirektoratet gjorde takstvedtak 12. desember 2022 og takstane vart endra 1. mars 2023.

E18 Tvedestrand – Arendal

Innkrevjinga til prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal har vore lågare enn kva som vart lagt til grunn i Prop 86 S (2015 – 2016). Prosjektet er omfatta av tilskottssordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda og har i 2020 og 2021 også motteke ekstraordinært statleg tilskott for å halda takstane nede. Tilskotta har vore til gode for dei køyrande, men ikkje direkte betra prosjektøkonomien. Ferde såg det derfor som aktuelt å auka bompengetakstane i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal, noko som kravde fylkeskommunal tilslutnad. Fylkestinget i Agder sa i møte 14. februar 2023 (sak 2/23) nei til å justera takstane for å oppnå fastsatt snittakst i prosjektet E18 Tvedestrand - Arendal. Det er derfor ikkje aktuelt å endra takstane i prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal med det første, utover ordinær kpi- justering. Ferde vil halda fram med å overvaka prosjektøkonomien og koma attende til Agder fylkeskommune med ei ny sak om inntektsutviklinga i tida framover ikkje vert som føresett.

Førdepakken

Førdepakken har sidan oppstart av innkrevjinga til pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i Prop. 137 S (2014–2015). Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timeregul. Elbilandelen er relativt låg i høve til andre prosjekt, men den er stadig aukande, noko som også medverkar til å redusera snittinntekta.

Saksgrunnlag for justering av takstane i Førdepakken vart sendt til Sunnfjord kommune (fordi det er ein «bypakke») og Vestland fylkeskommune 25. januar 2023. Dette takstforslaget vert lokalpolitisk behandla i vår. Administrasjonen i kommunen og i fylkeskommunen vurderer no om det er aktuelt å sjå på ein takstauke her i kombinasjon med redusert elbilrabatt.

Ryfast

Prosjektet Rv13 har sidan oppstart av innkrevjinga 1. februar 2021 som ei «prøveordning» hatt lågare takstar enn opphavleg planlagt i Prop 109 S (2011 – 2012) og kva som vart tilrådd frå Statens vegvesen i 2019. Vegdirektoratet har i 2022 evaluert inntekts – og trafikkutviklinga i Ryfast. I brev til Ferde frå 30. september 2022 tilrådde Vegdirektoratet at takstane i Ryfast bør aukast opp til planlagt nivå. Det vart vist til at garantistane for Ryfast alt hadde slutta seg til ein slik takstauke gjennom vedtak i fylkestinget i Rogaland 10.12.2019 og i bystyret i Stavanger kommune 16.12.2019. I brevet vart Ferde bedt om

å gjera ei eiga vurdering av økonomien i prosjektet. Ferde gjorde ei slik evaluering hausten 2022 og konkluderte også med at takstane bør aukast. Lågare trafikk i Hundvågtunnelen enn føresett er ei av årsakene til at inntektene er blitt lågare enn føresett. Men høg elbilandel er hovudårsaka til inntektssvikten i Ryfast.

Parallelt med at Ferde evaluerte økonomien i prosjektet opna Stortinget opp for, gjennom handsaminga av statsbudsjettet for 2023, at øvre takst for lette elbilkøyetøy kan aukast til 70 prosent av ordinær takst i takstgruppe 1 om «lokale myndigheter» ønskjer det. Auka inntekter frå elbilpasseringane vil kunna redusera noko av behovet for å auka takstane.

Med grunnlag i denne regelendringa bad Ferde i brev til Stavanger kommune, Strand kommune og Rogaland fylkeskommune 3. januar 2023 om tilslutnad til å endra elbiltaksten i takstgruppe 1 frå 50 prosent til 70 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt. Det vart i brevet opplyst om at dersom det er tilslutnad til å auka frå 50 prosent til 70 prosent elbiltakst, vil Ferde søka Vegdirektoratet om at takstane i Ryfast vert justerte opp med 10 prosent (alternativ 1) – og om det ikkje er tilslutnad til å endra elbilrabatten, vil Ferde søka om 15 prosent takstauke (alternativ 2). Garantistane Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune har slutta seg til forslaget om auka elbiltakst, medan prosjektkommunen Strand har sagt nei. Ferde sendte 10.3.2023 søknad til Vegdirektoratet om takstauke i Ryfast. Det vart primært søkt om å redusera elbilrabatten og auka takstane med 10 prosent, sekundært å halda på noverande elbilrabatt og å auka takstane med 15 prosent. I søknaden ber Ferde om at Vegdirektoratet presiserer kva som er meint med «lokale myndigheter» og vurderer om det er tilstrekkeleg lokalpolitisk tilslutnad til å endra elbilrabatten.

3.2. Innkrevjing frå utanlandske køyretøy

Ferde har i brev, eigarmøte og i førre eigarrapport varsla om problema med å inndriva bompengar frå passeringar gjort av utanlandske køyretøy utan autopassavtale. Dette er framleis eit problem. Ferde har frå mai 2021 til 22. februar 2023 bokført passeringsinntekter på utanlandskregistrerte køyretøy i bomstasjonar på land til ein verdi på om lag 97 millionar norske kroner. Av desse er rundt 46,5 millionar norske kroner fakturert bileigarar via Park Trade og av desse er om lag 38,5 millionar kroner kome inn per januar 2023. Totalt om lag 50,5 millionar norske kroner av passeringsinntekter på utanlandskregistrerte køyretøy er ikkje utfakturerte som følgje av manglande tilgang til køyretøyopplysningar etter innføringa av nytt EETS-direktiv.

Av totale utanlandske kjøretøypasseringar er det for Ferde mest kritisk at det manglar køyretøyopplysningar frå Tyskland,

Nederland og Polen - som samla utgjør over 66 prosent Dei tyskregistrerte køyretøya utgjør rundt 40 prosent, dei polsk registrerte 11 prosent og dei nederlandsk registrerte i overkant av 15 prosent av dei ikkje utfakturerte passeringssinntektene.

3.3. Salet av inkassoselskapet Demand

Ferde har hatt eigeninkasso gjennom dotterselskapet Demand Norge AS. Inkassoverksemd høyrer ikkje til kjerneverksemda til Ferde og det blei også mindre aktuelt å ha inkasso i eigenregi etter utskiljinga av utferdarfunksjonen. Ferde vil reindyrka operatørrolla. Derfor har det i 2022 føregått eit arbeid med å selja Demand Norge AS. Målet var å selja Demand til marknadspris til ein robust og seriøs aktør, som kunne ta hand om inkasso for Ferde - og som tek vare på dei ni tilsette i Demand. Det vart halde marknadssdialog og utarbeida eit konkurransegrunnlag. Kjøpar vart Ropo Capital Norway AS. Transaksjonen vart gjennomført 11.1.2023. Ropo Capital Norway AS har 45 tilsette her i landet og ei omsetjing på om lag 100 mill. kr.

<https://www.ropocapital.no/ropo-capital-norway-har-kjøpt-inkassoselskapet-demand-norge/>

3.4. ISO - sertifisering

Ferde har i 2022, særleg i andre halvår, arbeidd med å utvikla selskapet for å bli ISO sertifisert. Ferde blei i desember 2022 sertifisert opp mot standardane NS-EN ISO 9001:2015 (Leiingssystem for kvalitet) og NS-EN ISO 14001:2015 (Miljøleiing). Sjå meir om dette lenger bak i rapporten, under kvalitetsutvikling.

<https://ferde.no/om-ferde/nyheter/Ferde-ISO-sertifisert>

4. Mandat og føringar

4.1. Mandat og føringar frå bompengereforma

Ferde AS er etablert av det som no er Vestland, Rogaland og Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Det overordna målet for Ferde ut frå bompengereforma er å sørge for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest.

Ferde si rolle i bompengeinnkrevjinga i bomregion sørvest er regulert av overordna bompengeavtale mellom Ferde og Samferdselsdepartementet samt prosjektavtalen og finansieringsavtalen som blir inngått for kvart enkelt prosjekt. Prosjektavtalen vert inngått med Statens vegvesen. Avtalen gir løyve til etablering og drift av bompengeinnkrevjing på spesifiserte vegstrekningar samstundes som bompengeselskapet pliktar å stilla med midlar til utbyggingsprosjektet.

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjevar (dei tre fylkeskommunane i regionen, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjevaren sin rett til rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbyggjar og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr.

Ferde sine oppgåver er å:

- Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak
- Finansiera bompengeprosjekt
- Kunna yta bompengefaglege tenester til oppdragsgjevar
- Driva kostnadseffektivt

Selskapet har ikkje høve til å gje utbytte til eigarane og kan ikkje driva anna verksemd enn det som følgjer av å vera bompengeselskap.

Ferde er eit av fleire instrument for å nå bompengereforma sine hovudmål om:

- Meir effektiv innkrevjing
- Meir brukarvenleg bompengeordning
- Betre kontroll med bompengeinnkrevjinga

4.2. Føringar frå fylkeskommunane sin eigarstrategi for Ferde

Styring og kontroll med bompengane, og det at fylkeskommunane er garantistar, er i St. meld. 25 (2014 – 2016) omtala som viktig motivasjon for den fylkeskommunale eigarskapen av bompengeselskapa. I eigarane sin strategi for Ferde er det krav om at drifta av selskapet er

«effektiv, at den skjer i samsvar med bedriftsøkonomiske prinsipp, og at alt utarbeidet tallmateriale kan dokumenteres og verifiseres via standardmetodikk».

Desse krava kan knytast til måla i bompengereforma om kostnadseffektivitet og profesjonalitet. Vidare framgår det at:

«Strengt krav til åpenhet og offentlighet er et effektivt virkemiddel mot korrupsjon. Selskapet skal aktivt arbeide for å forhindre lovbrudd og korrupsjon».

Desse krava kan knytast til det å vera eit profesjonelt offentleg selskap med eit samfunnsoppdrag. Vidare står det i eigarstrategien:

«Eierne er opptatt av at selskapet aktivt tar ansvar for klimakrisen som verden ser i dag, og følgelig tar del i Norges klimamål for 2030, som er å redusere utslippene med 50-55% mot 1990-nivå. Selskapet skal dokumentere og rapportere på hvilke tiltak som er satt i verk og effekten av disse.»

Desse forventninga frå eigarane er det teke omsyn til og er innarbeida i Ferde sine strategidokument og handlingsplanar.

5. Endringar i rammevilkåra

5.1. 70 prosent elbiltakst

I samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2023 har Stortinget vedteke, 20.12.2022, at:

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippsskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter.»

Etter vedtaket i Stortinget har Samferdselsdepartementet gitt Vegdirektoratet slikt oppdrag i tildelingsbrevet:

«Dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, kan det fastsettes en takst for lette nullutslippsskjøretøy på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter. Statens vegvesen skal endre takstretningslinjene i tråd med dette, og bistå som fagorgan ved ev. lokale ønsker om å heve elbiltakstene.»

Ferde si rolle her er å senda takstsøknad om det er lokalpolitisk ynskjeleg å endra elbiltaksten. Ferde kan medverka til saksgrunnlaget til den lokalpolitiske handsaminga og ev. også koma til å be om lokalpolitisk oppslutnad til ein slik takstauke. Per i dag har ikkje Ferde planar om å be lokalpolitiske styresmakter om slik takstendring, bortsett frå at dette vart spelt inn til lokalpolitiske styresmakter som eit alternativ til ytterlegare takstauke i Ryfast.

5.2. Statlege delgarantiar

I statsbudsjettet for 2023, Prop 1 S (2022-2023) er ordninga med statlege delgarantiar, som var lansert i statsbudsjettet for 2022, ytterlegare konkretisert. Fylkeskommunar som ønskjer avlastning på garantiansvaret sitt kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Dette vil gjelda for nye riksvegprosjekt som Stortinget vedtar frå og med 2023, og som ein reknar med har ein investeringskostnad på over 1 mrd. kr. Store kollektivprosjekt (såkalla 50/50-prosjekt), fylkesvegar og bypakkar vil ikkje vera omfatta av ordninga. Vidare vil statleg delgaranti berre vera aktuelt der fylkeskommunen stiller same type garanti (sjølvskuldnargaranti) som staten for den resterande delen av lånebeløpet. Stortinget hadde ikkje innvendingar til departementet sitt forslag, jf. Innst. 13 S (2022–2023).

Samferdselsdepartement har bedt Statens vegvesen utarbeida rutinar og avtaleverk for forvaltninga av ei ordning med statleg delgaranti for bompengelån. Ferde er med i dette arbeidet.

Fylkeskommunane har så langt ikkje kravd garantiprovisjon for å stilla garantiar. Samferdselsdepartementet vil utgreia om det bør innførast ein garantiprovisjon for den statlege delgarantien og vurdera ulike modellar for dette.

5.3. Beredskapstakstar i Ferde sitt område

Departementet kan etter Veglova §27 tredje ledd i forskrift fastsetja mellombelse endra bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor eksisterande bompengeordningar i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i §9 i Forurensningsloven.

Det vart i 2016 fastsett «Forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen kommune, Hordaland». Bergen kommune og Vestland fylkeskommune kan fastsetja mellombelse auka takstar (fem gongar ordinær takst) når det er fare for at grenseverdiane for luftkvalitet vil bli overskride.

Men prosjektavtalen som regulerer innkrevjinga i Bypakke Bergen heimlar ikkje innkrevjing av beredskapstakstar, og Vestland fylkeskommune og Bergen kommune kan ikkje påleggja Ferde å krevja inn beredskapstakstar. Ferde er framleis i dialog med Vegdirektoratet om denne saka. Det kan koma eit tillegg til prosjektavtalen og eit nytt takstvedtak. Ferde meiner at desse formelle rammene bør koma på plass med det første og seinast før neste vinter.

5.4. Tilskottet til reduserte bompengetakstar knytt til byvekstavtalane

Stortinget har gjennom handsaminga av Prop. 111 S (2021–2022) 16.06.2022 oppheva eit vilkår for bruk av tilskottsmidlar i byvekstavtalane, som kom til gjennom bompengeforliket. Frå proposisjonen:

«Den delen av tilskottet som no skal nyttast til reduserte bompengar, kan endre føremål viss det lokalt er ønskje om det. Tilskottet kan derfor nyttast til tiltak for betre kollektivtransport, etter ei lokal prioritering. Dette vil gi lokale styresmakter større fridom til å bruke bompengar som eit tiltak for å dempe biltrafikken, samstundes som dette gir høve til å styrkje kollektivtransporten ytterlegare. På Nord Jæren er det òg eit særskilt tilskott som kompenserer for fjerning av rushtidsavgift i bomringen. Dette tilskottet kan òg nyttast til betre kollektivtransport, viss det lokalt er ønskje om det.»

Frå 1. mars 2023 vart ikkje dette tilskottet lenger nytta til å halda elbiltakstane nede i Bypakke Bergen. Elbiltakstane vart då dobla/reverserte.

5.5. Evaluering av bompengereforma

Oslo Economics og SANDS har evaluert bompengereforma for Samferdselsdepartementet. Eit første utkast til rapport ligg føre. Det vert her tilrådd å:

- **Utgreia nye og meir treffsikre økonomiske nøkkeltalsindikatorar** for sektoren og at det vert gjort evalueringar av effektiviteten i sektoren på jamleg basis, og at desse bør vera retta mot samtlige aktørar i sektoren.
- **Ei meir samordna og tettare statleg oppfølging av sektoren**, der det kan vurderast om Samferdselsdepartementet i enno større grad skal ta ei rolle i å følgja opp økonomi og effektivitet hjå alle aktørane i bompengesektoren.
- **Aktiv eigarstyring av bompengeselskapa**. Fylkeskommunane som eigar og garantist må fortsetja å følgja opp økonomien i prosjekta tett, særleg der garantiansvaret er betydeleg.
- **Tilretteleggja ytterlegare for utnytting av stordriftsfordelar**. Bompengeselskapa bør kartleggja mogelege verksemdområde som kan eigna seg for samhandling. Det bør også prioriterast å ha felles system og funksjonar der dette er mogeleg.

5.6. KVV for vegbruksavgift og bompengar

Ei konseptvalutgreiing for vegbruksavgift og bompengar utarbeida av Skattedirektoratet og Vegdirektoratet låg føre 23. november 2022. Det var ein premiss for KVVUen at det framleis skulle vera bompengar i framtida. I KVVUen er det tilrådd trinnvis innføring av prising for bruk av veg med ei distansebasert avgift for lette norske nullutsleppskøyretøy som eit trinn 1, følgt av distansebasert vegbruksavgift med to soner (by og gravgrendte strok) for tunge køyretøy. Dei to første trinna medfører ingen større endringar for bompengordninga, men det er lagt til grunn at rabattordninga for nullutsleppskøyretøy over tid vil fasast ut.

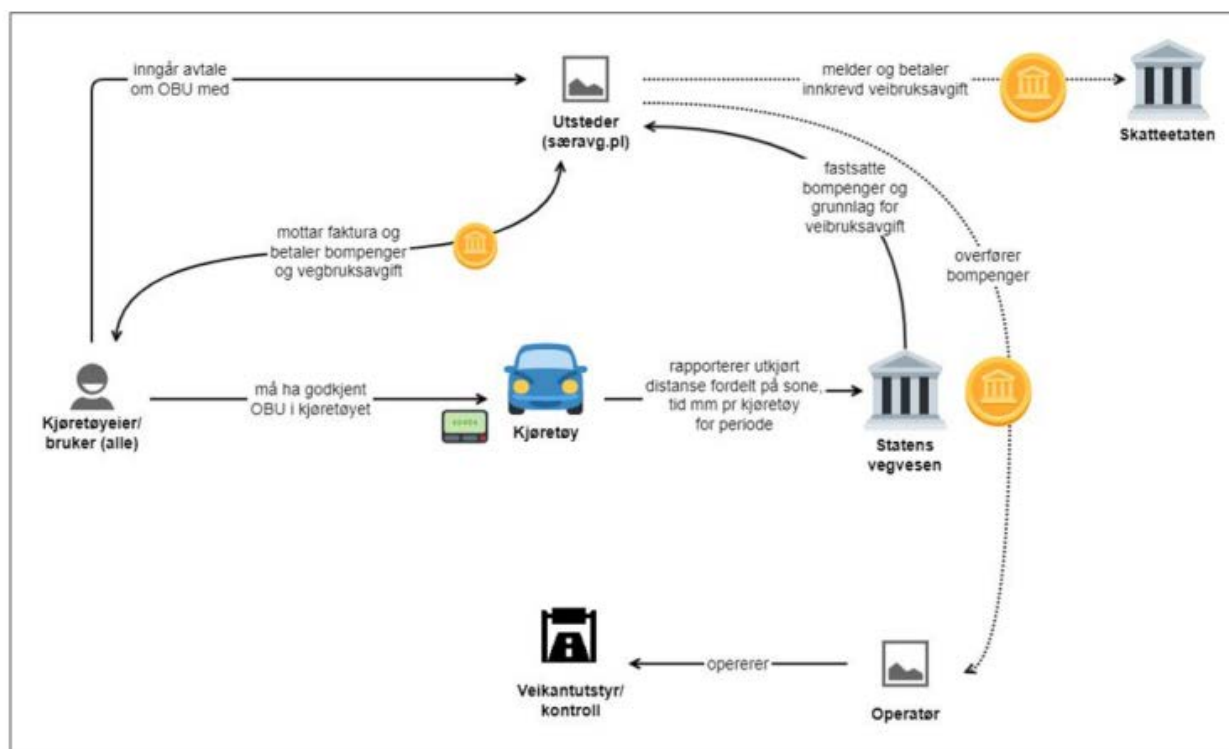
Det er først i 2029 at det kan koma store endringar i bompengordningane. I KVVUen er det tilrådd å innføra eit tredje trinn i konsept 4, der ein tek sikte på å realisere konsept 3 med posisjonsbasert vegbruksavgift og bompengar. I denne fasen vil det bli innført ei tredje sone med storby og alle køyretøy nyttar vegprising. Bompengordningane skal

framleis ha lokal forankring, slik at det kan vera opp til dei enkelte bypakane om det er ønskeleg å gå over frå ein prismodell med passering av bomsnitt til distansebasert måling. Ferde har i fråsegna si til høyringa på KVUen påpeika at bompengeprojekt er langt meir enn «bypakkar». Bompengeprojekta kan også vera vegpakkar utanfor byane eller strekningsvise vegprosjekt.

Ferde saknar ein grundigare og meir detaljert omtale i KVUen av korleis ein ser for seg den framtidige verdikjeden i bompengesektoren versus dagens ordning. Operatørane si rolle versus Statens vegvesen og utferdarselskapa i det framtidige bompengesystemet er lite omtala i høve til ansvar og teknisk system. Systemsamordning mellom vegbruksavgift og bompengar kan gje stordriftsfordelar, men kan også auka faren for kryssubsidiering. Det er også uklart om vegkantsystemet framleis skal ha ei rolle i bompengedordninga.

I følgje utgreiinga kan det tilrådde konsept 4 tredje trinn realiserast først når skyløysingar/tynne klientar sikrar personvernet på ein «akseptabel måte».

Tilrådd modell:



(OBU er On- Board Unit (elektronisk eining), Operatør her er bompengeselskap)

Høyringsdokumenta og fråsegnene til høyringa på KVUen finn ein her:

<https://www.skatteetaten.no/rettskilder/type/horinger/konseptvalg-for-et-nytt-system-for-veibruksavgift-og-bompenger/>

Ferde si fråsegn til høyringa på KVUen finn ein her:

<https://www.skatteetaten.no/contentassets/343a9f921ade437c81482661e96320de/2023-2-ferde-as.pdf>

6. Finans

6.1. Finans

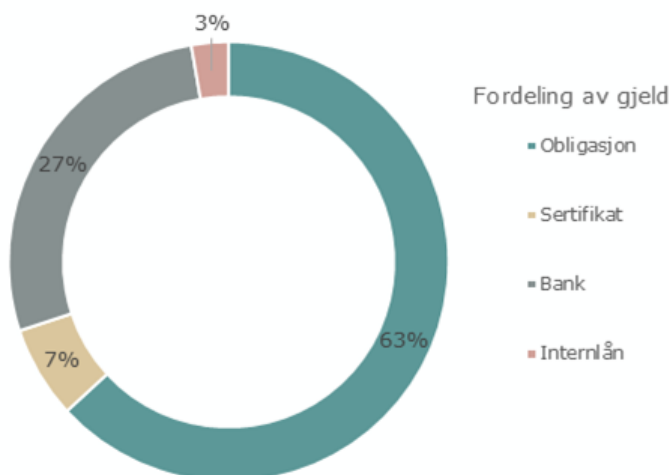
Ferde sine overordna målsetjingar for finansforvaltninga er å minimera finansieringskostnadane på lån samt å oppnå attraktiv avkastning på overskottslikviditeten for prosjekta, innanfor dei risikorammene som fastsett av finansreglementet. Forbudet mot kryssubsidiering er styrande, og prosjekta vert finansierte kvar for seg. Både finansiering, likviditetsforvaltning og risikostyring er tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta, men risikoen er også vurdert på overordna selskapsnivå. Ferde har vidare som mål å vera ein synleg, aktiv og attraktiv aktør i finansmarknadane og ønskjer gjennom finansforvaltninga å vera ei drivkraft for det grønne skiftet. Tal som er omtala under finansforvaltning er på morselskap nivå.

6.2. Gjeld

Ved utgangen av 2022 utgjorde Ferde sin samla gjeldsportefølje 21 842 millionar kroner, ned frå 22 613 millionar kroner ved utgangen av 2021. I tillegg har prosjekta ved utgangen av året interne lån trekt via konsernkonto tilsvarende 611 millionar kroner samanlikna med 33 millionar kroner i internlån ved utgangen av 2021. Finanskostnader for 2022 enda på 517 millionar. Til samanlikning var samanliknbare finanskostnadar 326 millionar for 2021. Auken i finanskostnad skuldast hovudsakleg aukande marknadsrenter på den flytende delen av gjelda, og noko av auken skuldast høgare kredittmarginar.

Ferde har gjennom året jobba vidare med å optimalisera finansieringa tilpassa dei ulike prosjekta. Ferde har etablert seg som ein betydeleg aktør i det norske finansmarknaden. Andelen gjeld som vert finansiert gjennom obligasjon- og sertifikatmarknaden held fram med å auka i 2022, og utgjer i dag den største kjelda til finansiering av Ferde sine prosjekt. Saman med sterke bankforbindelsar sikrar dette god og diversifisert tilgang til finansiering av dagens og framtidas samferdselsprosjekt.

Samla fordeler gjelda seg med høvesvis 14 178 millionar kroner i obligasjonslån, 1 525 millionar kroner i sertifikatlån, 6 139 millionar kroner i banklån og 611 millionar kroner i interne lån.



For å redusere risikoen for auka kostnader ved auka rentenivå, nyttar selskapet både fastrentelån og i hovudsak rentebytteavtalar for styring av renterisiko. Ved utgangen av 2022 utgjorde rentesikra volum 9 408 millionar kroner, tilsvarande 42 prosent av uteståande gjeld.

Gjennomsnittleg rentebindingstid for rentesikra volum var ved utgangen av året på 6,0 år. Graden av rentesikring vert vurdert ut frå eigenskapane til det enkelte prosjektet, som blant anna attståande innkrevjingstid, samla gjeldsportefølje og trafikkutvikling. Gjennomsnittleg rentebindingstid for den samla gjeldsporteføljen var ved utgangen av 2022 på 2,6 år.

Gjennomsnittleg finanskostnad for året 2022 var 2,29 prosent. Gjennomsnittleg løpande rente per 31.12.2022 var 3,56 prosent utan rentebytteavtalar og 3,38 prosent inkludert rentebytteavtalar.

6.3. Garantiar

Alle låneopptaka i Ferde har sikkerheit i fylkeskommunale eller ein kombinasjon av fylkeskommunale og kommunale sjølvskuldnargarantiar. Desse garantiane medverkar til at Ferde har god tilgang til attraktiv prisa finansiering.

Samla garantiar gitt overfor Ferde per 31.12.2022 var på 67 446 millionar kroner. Garantibeløp er oppgitt i nominelle verdier og den enkelte stortingsproposisjonen med tilhøyrande garantivedtak kan innehalda rammer for indeksjustering. Garantien vil for dei fleste prosjekta i tillegg dekkja inntil 10 prosent av uteståande hovudstol til eventuell påløpte renter og omkostningar.

Stortinget vedtok i Prop. 1 S (2021-2020) at det på visse vilkår kunne stillast statleg delgaranti for nye bompengelån på riksvegprosjekt. Det vart også vist til at det skulle arbeidast vidare med retningslinjer for ordninga, mellom anna kriteria for aktuelle prosjekt omfatta av ordninga. Prop. 1 S (2022-2023) konkretiserer at fylkeskommunar kan få avlasta garantiansvaret sitt ved ein statleg delgaranti på inntil 50 prosent. Dette vil gjelde for nye riksvegprosjekt vedteke frå og med 2023 og med ei antatt investeringsramme på over 1 milliard kroner. Statens vegvesen skal forvalta ordninga på vegner av staten. Arbeidet med å etablere rammene for ei slik forvalting pågår.

Tabellen under viser garantiar, gjeld og likviditet per prosjekt fordelt på fylke og kommune:

Alle tall i MNOK

Vestland fylkeskommune	Garanti	Gjeld pr. 31.12.22	Likviditet pr. 31.12.22	Kommentar
Bypakke Bergen	6 100	5 650	316	
E39 Sveгатjörn - Rådal	3 770	3 303	33	
Sotrasambandet	2 700	0	0	
Hardangerbrua	1 430	650	22	
Askøypakken	575	0	36	
Nordhordlandspakken	750	100	10	
Vossapakken (avsluttet)	0	0	6	Vossapakken avsluttet innkreving 07.06.22.
Bømlopakken	620	325	44	
Førdepakken	600	0	277	
Kvinnheradpakken (Ny)	170	0	0	
Kvammapakken	370	75	5	
Sum	17 085	10 103	749	
Rogaland fylkeskommune				
Rogfast	16 000	900	702	
Bypakke Nord-Jæren	7 000	0	1 558	
Ryfast * (garanti 70%)	4 943	6 411	0	Garanti 70%. Gjeld og likviditet på 100% basis.
Haugalandspakken	210	0	729	
Sum	28 153	7 311	2 989	
Agder fylkeskommune				
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	10 500	3 550	494	
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 61%)	3 166	0	0	
E18 Tvedestrand - Arendal	3 000	1 489	148	
Samferdselspakke for Kristiansandregionen fase 2	1 400	0	323	
Sum	18 066	5 039	965	
Stavanger kommune				
Ryfast (garanti 30%)	2 118			
Sum	2 118	0	0	
Vestfold og Telemark fylkeskommune				
E18 Dørdal - Tvedestrand (garanti 39%)	2 024			
Sum	2 024	0	0	
Total sum	67 446	22 453	4 703	

* Ryfast har et internlån på MNOK 611 trekt via konsernkonto i bank. Likviditet står derfor i 0 og MNOK 611 er en gjeld pr. 31.12.22.

6.4. Grøn finansiering

Ferde har i løpet av 2022 oppdatert og fornya det grønne rammeverket sitt for finansiering. Rammeverket gir Ferde høve til å utferda grønne lån for å finansiera bybane, gang- og sykkelveg samt infrastruktur knytt til kollektivtransport og lågkarbon transport.

Rammeverket er utarbeida i samarbeid med DNB, samt gjennomgått og vurdert av Cicero. Cicero gir rammeverket ei samla Dark Green gradering og vurderer selskapsstyringa (governance) i Ferde som god. Cicero har vidare utført ei full vurdering av rammeverket i forhold til retningslinjene for EU taksonomien. Cicero vurderer utbyggingskategoriane som kvalifiserande økonomiske aktivitetar, med unntak av kategorien for lågkarbon transport som er vurdert som delvis kvalifiserande. Det er vurdert som sannsynleg at Ferde sine oppdragsgjevarar, som står for sjølve utbygginga av infrastrukturen, står for berekraftig utbygging gjennom DNSH kriteria (Do No Significant Harm). DNSH kriteriene set krav til påverknad av ytre miljø gjennom klimatiltak, vassressursar, sirkulærøkonomi, ureining og biodiversitet. Vidare konkluderer Cicero med at Ferde i all hovudsak tilfredsstiller krava til å sikra berekraftige sosiale forhold i form av helse miljø og tryggleik, menneskerettar og likestilling (social safeguards)

Rammeverket er utarbeida i høve til beste praksis, relevante standardar og retningslinjer for grøn finansiering. Kvar enkelt kategori for grøn finansiering er kartlagt mot ICMA (International Capital Market Association) sine 2021 prinsipp for grønne obligasjonar, LMA (Loan Market Association) grønne lån prinsipp, FN sine berekraftsmål og mot EU taksonomien sine kriterium for å tilpassa seg til og å motverka klimaendringar.

Ferde etablerte sitt første grønne rammeverk hausten 2019 og har sidan då vore ein betydeleg aktør i den norske marknaden for utferding av grønne obligasjonar. Ferde har per i dag lånt 5,6 milliardar kroner gjennom grønne obligasjonar, som i hovudsak er nytta til finansiering av Bybanen i Bergen.

Grønne lån bidrar til at kapitalen vert fasa inn mot berekraftige økonomiske aktivitetar. Grønne lån gir normalt sparte kostnader samanlikna med vanlege lån, men også ein auka og diversifisert tilgang til kapital.

Det nye rammeverket bidrar til Ferde sin visjon om å sikra effektiv finansiering av framtidens samferdsel samt Ferde si strategiske målsetjing om gjennom arbeid i eigen region vera ei drivkraft for berekraftig, effektiv og sikker finansiering av bompengeprojekt i Noreg.

Ferde ønskjer å auka andelen grøn finansiering i porteføljen framover. Tett dialog med oppdragsgjevarar og lokale styringsgrupper blir viktig for saman å identifisera og kvalifisera prosjekt eller delar av prosjekt som er innanfor det grønne rammeverket.

6.5. Overskottslikviditet

Selskapet si samla likviditetsbeholdning var ved utgangen av året på 4 236 millionar kroner, av desse er 3 480 millionar bankinnskott og 756 millionar kroner er plasserte i rentefond. Løpande likviditetsbeholdning varierer til dels mykje over året, avhengig av tidspunktet for rekvisisjonar frå prosjekt under utbygging, låneopptak og låneforfall. Prosjekta sin overskottslikviditet vert for det meste plasserte i bankinnskott samt ein mindre del i pengemarknad- og obligasjonsfond.

6.6. Finansiell risiko

Ferde skal ha ein sunn risikokultur basert på openheit, transparens og kompetanse. Ferde utøver finansiell risikostyring innanfor rammene av finansreglementet som er godkjent av styret. Ferde har jamleg møte i risikokomiteen som har som oppgåve å overvaka selskapet si risikostyring, internkontroll og at selskapet held seg til finansreglementet og regulatorisk rammeverk.

Ferde styrer finansiell risiko både på selskapsnivå og på prosjektnivå. I samsvar med selskapet sin finansstrategi blir både finansiering og likviditetsforvaltning tilpassa eigenarten til dei enkelte prosjekta. Den løpande risikoen i dei ulike prosjekta skal samsvara med prosjektet sin risikokapasitet og selskapet sin overordna risikokapasitet.

6.7. Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikkje er i stand til å finansiera forpliktingane sine etter kvart som dei forfell, eller at det ikkje let seg gjera utan ein vesentleg auke i selskapet sine finansieringskostnader. Ferde søker å redusera likviditetsrisikoen gjennom spreiding av forfallstidspunkt, fornuftig løpetid på gjeld, diversifiserte finansieringskjelder, god dialog og planlegging med oppdragsgjevarane, samt høvet for å låne internt. Ferde har ein konsernkontostruktur som gjer det enklare å trekka på likviditet internt mellom prosjekta.

6.8. Rente- og kredittrisiko

Ferde sin finansieringskostnad er påverka av to hovudelement; Marknadsrenta og kredittpåslaget. Renterisiko er risikoen for auka rentekostnader på selskapet si finansiering som følge av endringar i marknadsrenta. Ferde nyttar fastrentelån eller rentebytteavtaler for å begrensa renterisikoen. Det er også viktig å merka seg den naturlege sikringa som ligg i flytande renter. I økonomiske nedgangstider eller kriser kor Ferde sine inntekter vert negativt påverka, vil normalt sett rentene falla og dermed bidra til å redusera

finansieringskostnadane våre på den flytande delen av gjelda. I oppgangstider med høg inflasjon vil Ferde kunna prisjustera takstar og truleg også oppleve gode trafikktal som kompenserer for høgare renter på den flytende delen av gjelda.

Kredittrisiko eller marginrisiko er risikoen for at risikopåslaget for å låna ut pengar til Ferde spesifikt, og marknaden generelt, aukar. Kredittrisiko kan reduserast ved å nytta fast margin på uteståande lån og ved spreining av forfall på lån og marginbinding. Ferde sine lån har i all hovudsak fast margin i lånet si løpetid.

6.9. Motpartrisiko

Motpartrisiko eller kredittrisiko er faren for at motparten ikkje kan gjera opp sine økonomiske forpliktingar eller andre forpliktingar som rammer inntektene eller verdiane til Ferde. Ferde har tidlegare hatt ein stor kundemasse med både avtalekundar (AutoPASS) og kundar utan avtale. Dette innebar at ingen enkeltfordringar mot kundar utgjorde ein signifikant risiko. Grunna bompengereforma har Ferde i løpet av 2021 skilt ut og selt utferdarverksemda Flyt AS (AutoPASS kundar) til Gjensidige Forsikring ASA. Dette betyr at omlag 90 prosent av inntektstraumen blir flytta utanfor Ferde sin kontroll, og motpartrisikoen er flytta frå mange små krav til få store viktige krav mot utferdarselskapa. Uteståande fordringar mot utferdarselskapa er sikra med påkravsgarantiar frå bank. Det avtalemessige rundt dette er regulert av utferdarforskrifta, områdeerklæringa og utferdaravtalen. Ferde har elles motpartrisiko mot leverandørar av vegkantutstyr eller tenester som indirekte bidrar til å sikra ei føreseieleg innkrevjing av bompengar. Ferde har også motpartrisiko mot bankar i form av innskott, plasseringar eller finansielle avtalar som rentebytteavtalar.

6.10. Måleindikatorar / nøkkeltal (Kpi-ar)

Det er utarbeida eit sett med måleindikatorar/nøkkeltal som vert nytta i Vegdirektoratet si oppfølging av dei regionale bompengeselskapa. Formålet med måleindikatorane er å kunna vurdera måloppnåinga av bompengereforma på strategisk nivå. Det er viktig for Ferde å ha positiv utvikling på desse indikatorane. Det har vore ei positiv utvikling frå 2021 til 2022:

Måletalsindikator	Måletallsindikator 2022	Måletallsindikator 2021
Driftskostnad per passering (i kr)	kr 0,85	kr 1,09
Driftskostnad i % av passeringsinntekt (i %)	6,50 %	8,50 %
Driftskostnad i % av passeringsinntekt + offentlege tilskott (i %)	6,30 %	8,10 %
Andel fakturerte krav oversendt til inkasso (i %) frå norske kundar utan AutoPASS-avtale	20,00 %	31,70 %
Gjennomsnittleg rente inkludert rentesikringsavtalar (i %)	2,29 %	1,59 %

7. Utvikling og drift

7.1. Utviklingsoppgåver

Teknologi

Selskapet har anskaffa og er i prosess med å implementera nytt økonomisystem. Den eksisterande løysinga vart vurdert til å ikkje vera passande for Ferde si nye rolle som reindyrka operatørselskap. Det nye systemet er moderne og framtidsretta, og gir oss moglegheit for å effektivisera og forbetra arbeidsprosessar og integrasjonar med andre system. Den nye løysing er skybasert, noko som er i samsvar med selskapet sin strategi. Det er forventa at ny løysing vil vera i drift i løpet av Q2—Q3 2023.

Revidert og fornya finansreglement

Ferde har hausten 2022 revidert og fornya finansreglementet. Det reviderte og fornya finansreglementet vart vedteke i styret 21. oktober 2022.

Det reviderte finansreglement er basert på erfaringar etter fire års drift med gjeldande rammeverk, innspel frå styremøte, styrerepresentant og god dialog og sparring mellom administrasjonen og ekstern bistand. Nytt regelverk gir strammare og meir konkrete rammer i forhold til renterisiko, likviditetsrisiko og motpartrisiko og ikkje minst kva vurderingskriteria som skal leggjast til grunn. Rammeverket beskriv finansmarknaden, etablerer Ferde si rolle, utfordringar og eigenskaper på ein meir utfyllande og forklarande måte samanlikna med tidlegare. Det nye rammeverket reflekterer meir rundt forholdet mellom risiko og pris og gir dermed større forankring for å eventuelt å velja risikoreduserande eigenskapar som normalt sett har ein noko høgare pris.

Kvalitetsutvikling og HMS

Ferde blei i desember 2022 sertifisert opp mot standardane NS-EN ISO 9001:2015 (Leiingssystem for kvalitet) og NS-EN ISO 14001:2015 (Miljøleiing) utan avvik, noko som viser at selskapet har eit godt implementert og fungerande leiingssystem for kvalitet og ytre miljø. Ferde skal fortsetja med å jobba aktivt for å vidareutvikla kvalitetsstyringssystemet. Dette systemet skal sikra tilfredsstillande risikostyring og internkontroll, og medverka til ei effektiv og målretta drift, ein systematisk miljøpolitikk, systematikk i arbeidet med forbetringar, riktig og påliteleg rapportering og etterlevnad av lovar, reglar og styringskrav.

Det er forventa at Ferde er sertifisert opp mot ISO/IEC 27001:2022 (Informasjonstryggleik) innan utgangen av 2023. Standarden blei nyleg revidert og nye krav vart innført. Selskapet jobbar aktiv med tiltak for å oppfylle krava.

Ferde sitt system for internrevisjon er ein viktig del av kvalitetsstyringssystemet, og skal sikra at styringssystemet til ein kvar tid oppfyller krava. Ferde nyttar Wergeland Bedriftsutvikling som internrevisor innan kvalitetsstyring.

I løpet av 2022 gjennomførte Ferde tre internrevisjonar opp mot NS-EN ISO 9001:2015 og NS-EN ISO 14001:2015. Hittil i 2023 har Ferde gjennomført to internrevisjonar med vurderingar knytt til etterlevnad av krava i Personvernloven og Forvaltningsloven. Samsvarvurderinga er gjennomført av advokatfirmaet CMS Kluge. Resultata av revisjonane har vore positive og dei fleste av tiltaka er gjennomførte.

Ein anna del av internkontrollen i selskapet, er løpande overvaking og styring av risiko knytt til verksemda. Risikostyring i selskapet er sterkt knytt opp mot Ferde sin modell for prosessstyring.

Ferde har nedsett ein risikokomité til arbeidet med overvaking og handtering av risiko. Ferde rapporterer risiko til styret på kvart styremøte, i tillegg vert det ein gong i året gitt ein presentasjon av den overordna utviklinga av risikobiletet i Ferde.

Ferde har eit stort samfunnsansvar i å krevja inn bompengar. Ferde skal gjera dette på ein mest mogleg økonomisk og rasjonell måte gjennom at forretningsdrifta i Ferde skal vera basert på god forretningsetikk, sikra at ein følger gjeldande lover og reglar og bidra til at Ferde når måla sine, oppfyller samfunnsoppdraget og har gode score på KPI'ane for dei regionale bompengeselskapa.

Basert på krava i Åpenhetsloven, og i samsvar med Ferdes verdier, skal Ferde opptre på ein måte som varetar det etiske og sosiale ansvaret i forhold til verda rundt oss og innanfor områda menneskerettar, arbeidstakarrettar, antikorrupsjon og miljø. Tilnærming vår er basert på prinsippa i FN Global Compact for samfunnsansvar. Dette gjer me gjennom å vera opne og transparente, slik at ålmenta kan få innsyn i korleis Ferde utfører oppgåvene sine. Ferde forventar det same av leverandørane sine og stiller krav til alle leverandørane. Me kartlegg og kontrollerer for å sikre dette. Informasjonen som vert gjeve til ålmenta skal vere korrekt og objektiv.

Ferde har eit overordna mål om å utvikla og foredla medarbeidarane i selskapet slik at kompetansen vert verande i selskapet og at servicen mot oppdragsgjevarar, samarbeidspartnarar og kundar held eit høgt nivå. Dette skal me oppnå gjennom å ha høgt fokus på trivsel, medverknad, kompetansebygging og kvalitetssikring av arbeidsprosessar. Det skal skapast eit triveleg og sikkert arbeidsmiljø for alle tilsette, innleigde og underleverandørar.

Ferde blei re sertifisert som Miljøfyrtårn i 2022, utan avvik og observasjonar. Sertifiseringa viser at Ferde oppfyller krava og gjennomfører tiltaka for miljøvenleg drift og eit godt arbeidsmiljø, utarbeider årleg rapport om selskapet sin påverknad på det ytre miljø og gir gode føresetnader for å bidra til fleire av FN sine berekraftsmål.

Utvikling av vegkantssystemet

Ferde har ansvaret for og skal dekkja kostnadene for anskaffing, etablering, utvikling, utskifting, drift og vedlikehald av portalar og med dette også utvikling av vegkantutstyret. Ferde har ansvaret for innkrevjingsutstyret, portal (-ar) og boltar til desse (men ikkje fundamentet), straum og kommunikasjon.

Rammeavtale vegkantutstyr

Ferde har nyleg inngått ein fireårig rammeavtale med EFKON GmbH på vegkantutstyr, noko som vil forenkla innkjøpsprosessen. Ramma er inntil 200 mill. kr.

Flytting av stasjonar

- I Bypakke Nord Jæren må fire stasjonar flyttast og /eller utvidast i samband med Bussvei- utbygginga (Oalgata, Diagonalen, Forussletta og Tanangervegen)
- I Førdepakken må stasjonen på E39 Bruland flyttast grunna ny E39 Storehaugen – Førde.
- I Samferdselspakken for Kristiansandsregionen skal stasjonen i Vesterveien flyttast grunna utbygginga av E39 Kolsdalen/Gartnerløkka.

Komande nye vegkantprosjekt

- Askøypakken –utviding med ein bomstasjon, seinare i 2023
- Nordhordlandspakken, vert utvida med ein bomstasjon (Radøy) i april 2024.
- Sotrasambandet (stasjonar på ny og gamal bru, opning i juni 2027)
- Samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 3 (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering, 10 nye stasjonar i tillegg til dagens)
- E16 Arna – Stanghelle (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- Bypakke for Haugesund og fastlands Karmøy (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- E39 Storehaugen – Førde (ikkje vedteke enno, Ferde skal gje uttale til stasjonsplassering).

- E134 Seljestad – Røldal (ikkje vedteke enno, Ferde har gjeve uttale til stasjonsplassering)
- E18 Tvedestrand – Dørdal (sjå lenger bak)

Avslutting/nedrigging

- Om Haugalandspakken ikkje vert forlenga, skal stasjonane stengast og nedriggast etter 1. juli 2023.
- Innkrevjinga i Gjesdal (stasjon Øvstabø) skal avsluttast 15. februar 2024.

7.2. Driftsoppgåver

Ordinær drift

Ferde skal i 2023 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje.

Avslutting av innkrevjing sidan førre eigarrapport

Det er ingen prosjekt som er blitt avslutta sidan førre eigarrapport. Vossapakko, kor innkrevjinga vart avslutta 7. juni, fekk eit overskytande på om lag 6 mill. kr., som vil bli utbetalt til Statens vegvesen Divisjon Utbygging til bruk i området kor bompengane er kravde inn.

Nye innkrevjingar sidan førre eigarrapport

E39 Sveгатjørn – Rådal (Os – Bergen)

Strekninga E39 Rådal – Sveгатjørn i kommunane Bjørnafjorden og Bergen opna 31. oktober 2022. I Prop 134 S (2013- 2014) er det lagt til grunn samla bompenginntekter på om lag 5 mrd. kroner i 2014-prisnivå. Det er etterskotsinnkrevjing i begge retningar i automatiske bomstasjonar ved grensa mellom Bjørnafjorden og Bergen kommune. Innkrevjinga skjer på ny E39 i Endelausmarka, på gamal E39 ved Bahus og på Fv163 ved Nordvik. ÅDT hittil i år er om lag 14 800 i dei tre stasjonane.



Foto: Statens vegvesen

Revidert Bømlopakke

Stortinget vedtok 20.12.2021 Prop. 2 S (2021–2022) med eit revidert opplegg for Bømlopakken. Innkrevjinga til reviderte Bømlopakke avløyste 1.november 2022 innkrevjinga til den opphavlege Bømlopakken. Innkrevjingspunktene er dei same som før (stasjon Spissøy og på ferja mellom Langevåg og Buavåg), men takstane er endra.

Innkrevjinga på Bømlo er forlenga til 2037. Den nye pakken finansierer prosjekta Fv541 Sakseid – Hestaneset, Fv542 Notland – Mosterhavn og Fv541 Ekornsæter–Sakseid samt nokre mindre utbetringar på Bømlo. Garantiramma er 682 mill. kr. Utbyggingskostnadane er 665 mill. 2021 kr. og bompengane finansierer 494 mill.kr av desse.

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, stasjonane Holbekkstjønn, Storemyr og Lohnelier

Prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, Prop. 135 S (2016-2017), vert bygt ut etappevis. Bomstasjonen i Skoieveien opna 1. januar 2022 og tre nye stasjonar, Holbekkstjønn, Storemyr og Lohnelier, opna 25. november 2022. Det er bygt 28 km. veg frå Fidjane i Kristiansand kommune til aust i Mandal kommune pluss 6 km. tilkomstveg mellom E39 og Mandal sentrum. ÅDT hittil i 2023 er om lag 25 000 i dei fire stasjonane. Sjå også lenger bak (Framtidige prosjekt) om vidare utbygging.



Foto: Nye veier, Trysfjordbrua

Kvinnheradpakken

Prop 100S (2021-2022), Finansiering av Kvinnheradpakken i Vestland, vart vedteke i Stortinget 19.05.2022. Innkrevjinga til Kvinnheradpakken starta opp 1. januar 2023. Garantiramma er på 187 mill. 2021 kr. Bompenggebidraget til vegprosjekt i Kvinnheradpakken er berekna til 206 mill. kr. Dette utgjer ein bompengedel på omlag 24 pst. Innkrevjinga skjer på ferjesambanda Gjermundshamn /Varaldsøy – Årsnes, Utåker – Matre/Skånevik og Ranavik – Skjersholmane. Det er også bompengeinnkrevjing mellom Varaldsøy og Årsnes, sjølv om det ikkje er blitt teke ferjebillett på denne strekninga frå 1. juli 2022. Kvinnheradpakken finansierer mellom anna utbetringar mellom Årsnes ferjekai og Folgefonntunnelen, mellom Sæbøvik–Eidsvik–Tofte og mellom Opsanger – Porsvik. Innkrevjingsperioden er 15 år.

Rettsprosessar som Ferde har

Ferde har ingen pågåande rettsprosessar no bortsett frå småkrav retta mot fullpriskundar.

Takstendringar sidan førre rapportering

Prisjustering av bompengetakstane

Prosjekta vert vurderte i høve til kor tid det er aktuelt å prisjustera takstane etter konsumprisindeksen. I prosjekt med låge takstar er det ikkje praktisk og føremålstenleg å

gjera årlege prisjusteringar, då takstendringa gjerne berre vert nokre ører. Prisjustering vert også gjerne gjort i samband med andre takstendringar. Sidan førre eigarrapport har Ferde prisjustert Førdepakken (1.oktober 2022) og Bypakke Bergen (1. januar 2023). Mange prosjekt vil bli prisjusterte i første halvår 2023 med grunnlag i prisveksten frå februar 2022 til februar 2023.

Justering av takstane i høve til fastsett gjennomsnittstakst (pkt. 6.5.4. i «veiledaren»)

Takstane i Askøypakken auka med om lag 33 prosent 1. mars 2023. Sjå lenger framme i rapporten.

Takstendring i kombinasjon med utvida innkrevjingsperiode

Takstane på Hardangerbrua vart oppjusterte med 10 prosent 1. november 2022. Takstane vart justerte med grunnlag i takstvedtak fatta av Vegdirektoratet 9. september 2022. Det vart også søkt om utvida innkrevjingsperiode, som var ein føresetnad for at takstauken berre var på 10 prosent. Vegdirektoratet avslo å utvida innkrevjingsperioden. Ferde er i dialog med Vegdirektoratet om avslaget.

7.3. Framtidige prosjekt

Vedtekne prosjekt – med innkrevjing etter 2022

Rv555 Sotrasambandet, Sotrabrua

Sotrasambandet er venta å opna innan 1.07.2027. Garantisten Vestland fylkeskommune ønskjer å halda fast på at det skal vera bom på sideveg (den gamle brua) i dette prosjektet. Den samla lånegarantien i prosjektet er 3 mrd. kr. Bruttobompengeinntekter er rekna til om lag 7,3 mrd. 2018-kr. og det er føresett at Ferde sitt bompengebidrag til prosjektet er 6,5 mrd. 2018 kr. Innkrevjinga vil skje i stasjonar på ny og gamal bru.



(Bilete: Statens vegvesen)

E18 Tvedestrand – Dørdal (Bamble):

Stortinget vedtok 23. mars 2021 Prop 70S (2020-2021) Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand - Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder til Stortinget. Dette prosjektet er Ferde sitt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr. og i km.) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtalar mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans. Bruttobompengeneinntektene er rekna til om lag 5 950 millionar 2020 kroner. Av desse føreset ein at 3 910 millionar 2020 kroner blir nytta til å dekkja delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekkja finansieringskostnader og innkrevjingskostnader. Bompengeperioden er 15 år. Innkrevjinga vil skje i fem stasjonar.

I dette prosjektet kan det koma store endringar i trase, standard og framdrift. Prosjektet skulle ifølgje planen byggast ut med første delopning i 2025 og siste delopning i 2028 Nye Veier held framleis på med ei verdioptimalisering for å gjera prosjektet økonomisk realiserbart og meir bærekraftig. Verdioptimaliseringa skal gje eit betre grunnlag for å kunne halda prosjektet innanfor dei økonomiske rammene i Prop. 70 S (2020–2021). I tillegg skal omsynet til landskap og miljø vektleggast sterkare. Når arbeidet med verdioptimaliseringa er avslutta, tar ein opp igjen arbeidet med detaljreguleringa. Det er derfor svært uvisst kor tid det vil koma bompengennekkering i dette prosjektet.



(Kart: Nye Veier)

<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e18/e18-tvedestrand-bamble/>

Revidert Askøypakke

Stortinget vedtok 19.05.2022 Prop. 101 S(2021-2022) Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland. Askøypakken vart utvida med fem år (frå 2028 til 2033) for å fullføra prosjekta i pakken. Vegdirektoratet og Ferde har inngått tilleggsavtale til prosjektavtalen og Vestland fylkeskommune og Ferde har inngått tilleggsavtale til finansieringsavtalen. Det er venta at innkrevjinga til det reviderte opplegget for Askøypakken vil starta opp seinare i 2023, når den nye bomstasjonen på Kleppevegen er på plass. Garantibeløpet er 633 mill. 2021-kr. I det reviderte finansieringsopplegget for Askøypakken er det lagt til grunn forlenging av den samla bompengeneinnkrevjinga i fem år til 2033. Saman med midlane som står att frå tidlegare gir dette ei total ramme til vegprosjekt i perioden 2022–2033 på 1 661 mill. 2022-kr. Av dette utgjør bompengebidraget 1 294 mill. kr. Pakken skal ferdigstillast følgjande 3 prosjekt som er starta opp: Fv563 Strømsnes – Hop, Fv213 Skiftesvik – Marikoven og Fv562 Lavik – Haugland. Pakken skal i tillegg finansiera følgjande 3 prosjekt i prioritert rekkjefølgje: Fv212 Slettebrekka – Hetlevik, Fv562 Fromreide – Kjerrgarden og Fv562 Fauskanger. Det vert i tillegg avsett ei ramme til kollektivtiltak. Det fylkeskommunale bidraget skal finansiera kollektivtiltaka.

Aktuelle prosjekt – vedteke lokalpolitisk, men som ikkje har kome i proposisjon til Stortinget

Masfjordsambandet/Masfjordbrua

Fylkestinget i Hordaland vedtok 12.12.2017 eit bompengelopplegg for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, men knytte vilkår til søknaden. Fylkestinget føresette at prosjektet vart fullfinansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunalt bidrag. Vestland fylkeskommune har i brev til Samferdselsdepartementet og Kommunal og - distriktsdepartementet 23.6.2022 bedt om å få avklart status for søknaden og kva som

skal til for at Masfjordsambandet kan bli godkjent som ferjeavløysingsprosjekt og bompengeprojekt. Ferde er kjent med at VLFK ikkje har fått svar enno.

E134 Seljestad – Røldal

Fylkestinget i Vestland har i møte 09.06.2020 slutta seg til eit bompengeopplegg for E134 Røldal—Seljestad i Vestland fylke. Det vart lagt til grunn at utbygginga skal skje i åra 2022-2027 og at bompengeinnkrevjinga tek til når prosjektet opnar for trafikk. Fylkestinget i Vestland gjorde 14.12.2021 eit nytt garantivedtak for prosjektet. Garantiramma er 1025 mill. kr. bompengane er sett til 512 mill. kr. i finansieringsplanen. Det gir eit bompengebidrag på 17,2 pst. Prosjektet er med i Nasjonal transportplan 2022- 2033. Vegdirektoratet har sendt utkast til proposisjon over til Samferdselsdepartementet. Prosjektet vart ikkje prioritert med midlar i statsbudsjettet for 2023. Det er uvisst kor tid regjeringa legg fram proposisjonen for Stortinget.

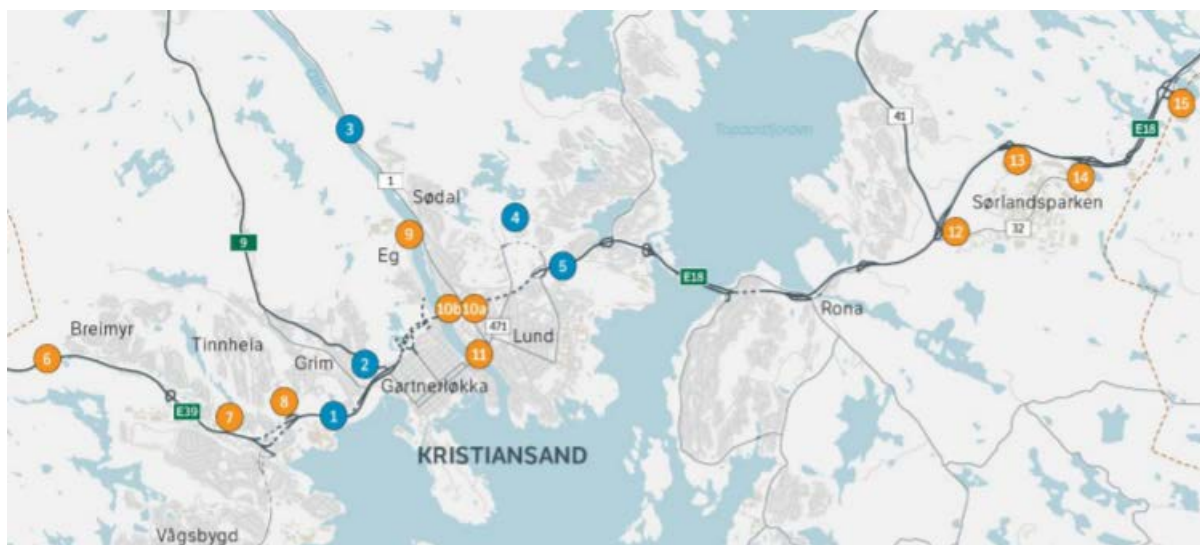
E39 Kristiansand – Lyngdal (teknisk revidering)- delar av prosjektet

I prosjektet E39 Kristiansand – Lyngdal har Nye Veier endra trasé og kryssplassering på strekninga Mandal Øst – Hegdal. I tillegg er kontraktstrategien for strekninga optimalisert, noko som medfører at utbygginga endar ved Røyskår og ikkje ved Vatlandstunnelen slik som vist i Prop. 135 S (2016-2017). Endringa i sluttunkt for utbygginga medfører at ein bomstasjon vert fjerna frå prosjektet (det vil seia ikkje bygt). På strekninga Mandal Øst - Herdal vert tidlegare planlagde kryss ved Reibakken og Livold erstatta av eit nytt kryss ved Blørstad. Fylkesutvalet i Agder har i møta 12.10.2021 slutta seg til endringane. Det er venta at ein ny proposisjon vert lagt fram for Stortinget våren 2023.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Fylkestinget i Agder godkjente i møte 13.12.2021 «Faglig grunnlag – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3». Liknande vedtak var då gjort i bystyret i Kristiansand 8.12.2021. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 legg ein opp til skal etablerast snarast mogleg og det er føresett at fase 3 av pakken overtar alle forpliktingane frå Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, Prop. 95 S (2020–2021). Garantibeløpet er 2,2 mrd. 2018 kr. Det er lagt opp til eit bompengebidrag på 4,4 mrd. kr.

Det er lagt opp til å utvida gjeldande bompengeordning (5 stasjonar) med 10 nye bomstasjonar:



(Kart frå Statens vegvesen)

Vegdirektoratet arbeider no med proposisjonsutkastet til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3.

E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren

Bystyret i Kristiansand vedtok 16.02.2022 Nye Veier sitt framlegg til delvis bompengefinansiering av E39 Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren. Liknande vedtak vart gjort av fylkestinget i Agder 3.5.2022. I det faglege grunnlaget frå Nye Veier er kostnadsanslaget føresett å vera på 5,7 mrd. 2021-kroner. Den statlege andelen utgjer om lag 76 pst og bompengeandelen utgjør om lag 24 pst. Garantibeløpet er rekna til å vera 1982 mill. 2021-kroner. Bompengeperioden er 15 år og innkrevjinga vil skje i to bomstasjonar.



Grunna kostnadsauke i 2022 er det uvisst kor tid det kjem ein bompengeproposisjon for dette prosjektet. Nye Veier har sett dette prosjektet på «vent» i høve til anbod, men selskapet arbeider med reguleringsplanen.

E39 Bue – Ålgård

Fylkestinget i Rogaland vedtok 23.02.2021 å delfinansiera Nye Veier sitt prosjekt ny E39 mellom Bue i Bjerkreim kommune og Ålgård i Gjesdal kommune. Garantibeløpet var då på 844 mill. kr. Bompengedraget er 598 mill. 2020 kr. og utgjør om lag 20 prosent av finansieringsopplegget. Grunna kostnadsvekst vedtok fylkestinget 26.04.2022 å utvida garantiramma til 972 mill. kr. Brukarane av ny E39 Bue-Ålgård betalar for lengda ein køyrer, og med ein lik kilometertakst på heile strekninga. Det vert to bomstasjonar – ein på strekninga Bue-Skurve - og ein på strekninga Skurve - Ålgård. Grunna kostnadsauke i 2022 er det uvisst kor tid det kjem ein bompengeproposisjon for dette prosjektet. Nye Veier har sett dette prosjektet på «vent» i høve til anbod. Reguleringsplanane for ny E39 mellom Bue og Ålgård er vedteke av kommunestyra i Bjerkreim og Gjesdal.

E16 Arna – Stanghelle

Fylkestinget i Vestland slutta seg 22.6.2022 til at utbygginga av E16 Arna-Stanghelle i Bergen og Vaksdal kommunar blir delfinansiert med bompengar. Det er førebels lagt til grunn 14 827 mill. 2021-kr i styringsramme og 17 163 mill. 2021-kr i kostnadsramme for E16 Arna - Stanghelle. Bompengedraget er førebels rekna til 3 160 mill. 2021-kr. Det er førebels lagt til grunn at utbygginga skjer i åra 2023-2033 med projektering i 2023 og anleggsstart i 2024.



(Bilete: Statens vegvesen)

Bompengeprosjekt – som ikkje er vedteke lokalpolitisk

Ferde er kjent med at det vert sett på /arbeidt med

- Ein bypakke for Haugesund og Karmøy (kjem til lokalpolitisk behandling i mai/juni)
- Bompengepakke på Karmøy (sak i Karmøy kommune til våren)
- E39 Storehaugen - Bruland (tunell bak Førde), etter at Førdepakken er ferdig (kjem til lokalpolitisk behandling i april)
- Ny omkjøringsveg fv. 44 Egersund sentrum
- E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast)
- E39 Lyngdal vest - Bue
- Fv7 Tokagjelet
- Fv55 bru over Esefjorden
- Fv57 Sætenes- Nistadlia

Dette er potensielle framtidige prosjekt i Ferde sin portefølje.

7.4. Innkrevjing av bompengar på ferje

Ferde krev inn bompengar til Bømlopakken på sambandet Langevåg – Buavåg, til Rogfast på sambandet Arsvågen – Mortavika og til Kvinnheradpakken (frå 1. januar 2023) på sambanda Gjermundshamn /Varaldsøy – Årsnes og Ranavik – Skjersholmane og Utåker – Matre/Skånevik. Dei to førstnemnte sambanda vert drifta av Fjord1. Det siste sambandet vert drifta av Boreal Sjø. Til liks med på land, har det vore problem med å få inn ferjebillettinntekter, og med dette også bompengar, frå utanlandske bilistar (ferjereisande) utan autopassavtale. Sjå lenger framme i rapporten. Fjord1 melder at situasjonen er betre no enn for eit halvt år sidan. Skyttel, som er sentral tenestelverandør for Autopassferje, har kome i gang med fakturering av tyske kundar og betalingsgraden ligger no på nærmare 50 prosent for sommaren 2022. Totalt uteståande bompengar frå Fjord1 er no 3,4 millionar kroner. Fjord1 arbeider med tiltak for å klara å få tatt manuelt betalt av ein større del av desse kundane, slik at ein slepp å senda faktura.

7.5. Eigarmøte

I eigarstrategien for Ferde står det:

«Eigarane av Ferde AS ønskjer å etterleve KS sine tilrådingar om at det vert halde jamlege eigarmøte. Med jamlege eigarmøte vert det lagt opp till minst eitt eigarmøte kvart halvår.»

Plan for eigarmøte og generalforsamling i 2023:

Møte	Dato	Klokkeslett
Generalforsamling	13. april	Kl. 09.00 – 10.00
1. Eigarmøte	13. april	Kl. 10.00 – 11.00
2. Eigarmøte	22. september	Kl. 10.00 – 11.00

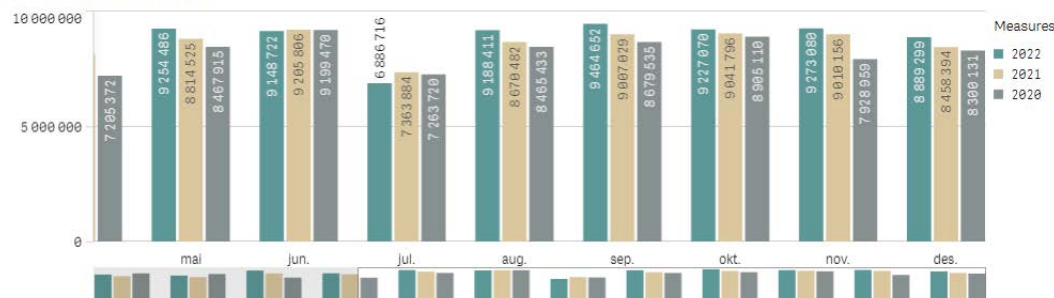
VEDLEGG: Prosjektøkonomi - trafikk og inntekter

Merk at det kan vera små differansar mellom prosjektarka her og tabellane lenger framme, då tala for same periode endrar seg litt over tid og er tatt ut på litt ulike tidspunkt.

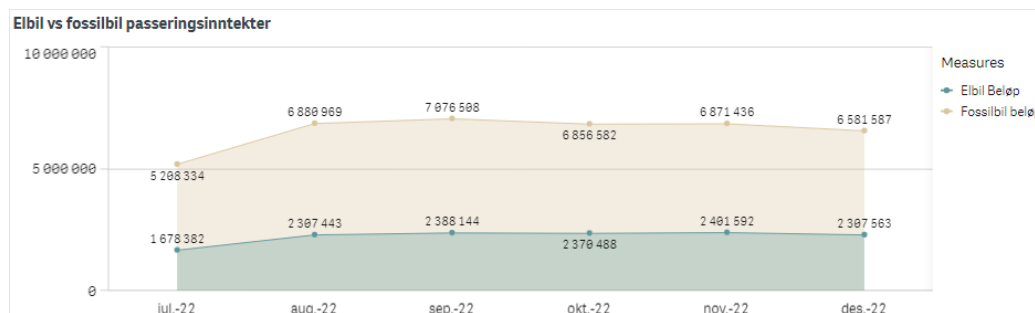
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Askøypakken	Prop. 197 S (2012–2013) Prop. 101 S (2021 – 2022)	Vestland fylkeskommune	2016 – 2028 (2033)

Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

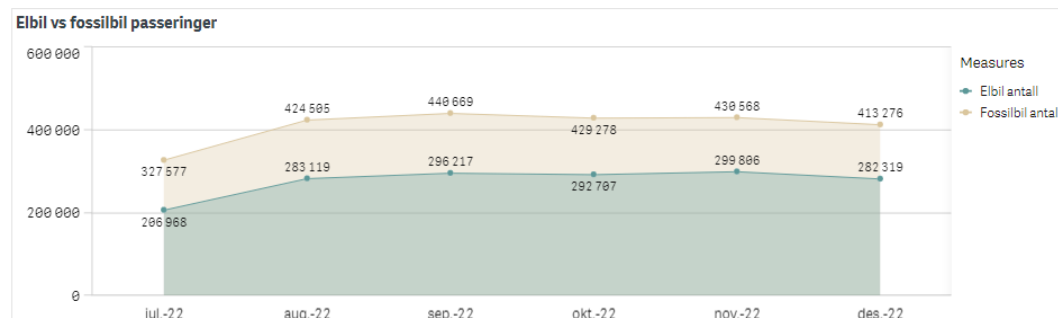
Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



Passeringsinntekt 2. halvår 2022



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 22 522. Det er 1624 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 12,7 kr. Det er det same som fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 52,9 mill. kr. Det er 2,7 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 4 127 016 i 2. halvår. Det er 1% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 41% i desember 2022. Det er 5% høgare enn i desember 2021. Andel fritakspasseringar er 39% i desember 2022. Det er 1% høgare enn i desember 2021.

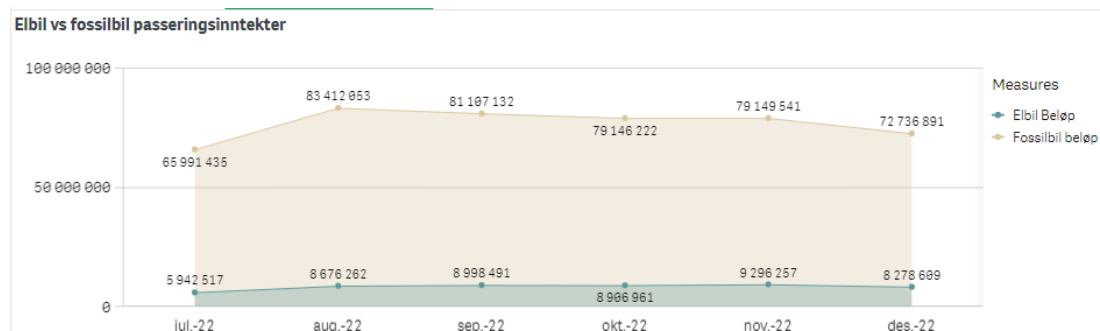
Høg elbilandel, høg fritaksandel og lågare trafikk enn forventa har gjeve lågare inntekter enn forventa. 1. mars 2023 vart takstane oppjusterte for å oppnå fastsatt snittakst i Prop. 197 S (2012 – 2013). Revidert pakke, Prop 101 S (2021- 2022) avløyser pakken seinare i 2023 når innkrevjinga kan ta til i den femte bomstasjonen i Askøypakken. Innkrevjinga vert forlenga til 2033.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Bergen	Prop. 11 S (2017-2018)	Vestland fylkeskommune	2018 - 2037

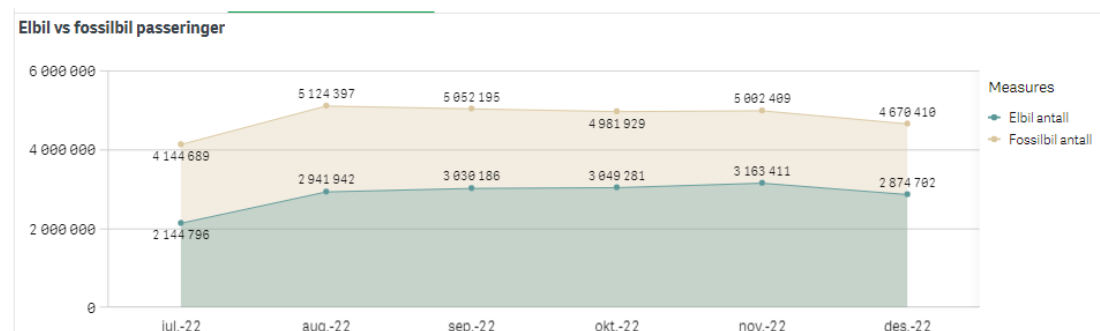
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020



Passeringsinntekt 2. halvår 2022



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 250 197. Det er 197 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 11,3 kr. Det er 2 kr. lågare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 511 mill. kr. Det er 1 % lågare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 46 180 380. Det er 2% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 38% i desember 2022. Det er 6% høgare enn i desember 2021.

Andel fritakspasseringar er 45% i desember 2022. Det er 1% høgare enn i desember 2021.

Snittaksten i Bypakke Bergen er lågare enn lagt til grunn i proposisjonen. Takstane i Bypakke Bergen vart kpi-justerte 1. januar 2023 og takstane for elbilar vart 1. mars 2023 reverserte til nivået før halvering av takstane som blei innført 1. januar 2021, justert med prisstigninga. Desse endringane vil gje auka snittpris, alt anna like.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Bypakke Nord-Jæren	Prop. 47 S (2016 –2017) (pluss justert lokalt opplegg)	Rogaland fylkeskommune	2018 - 2033

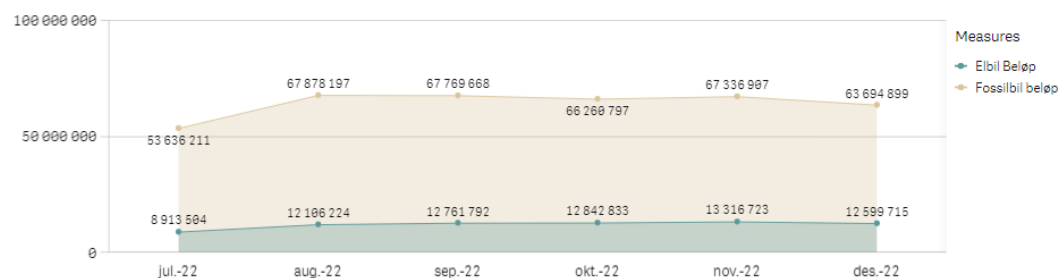
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



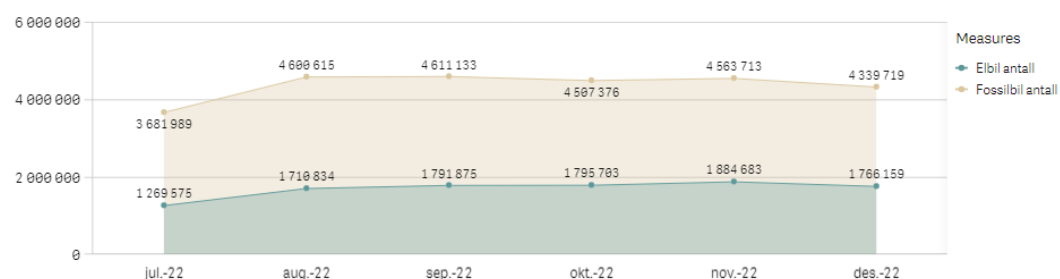
Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 198 757. Det er 14 609 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 12,4 kr. Det er 0,5 kr. lågare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 459 mill. kr. Det er 7% høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 36 523 377. Det er 1% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 29% i desember 2022. Det er 5% høgare enn i desember 2021.

Andel fritakspasseringar er 33% i desember 2022, same som desember 2021.

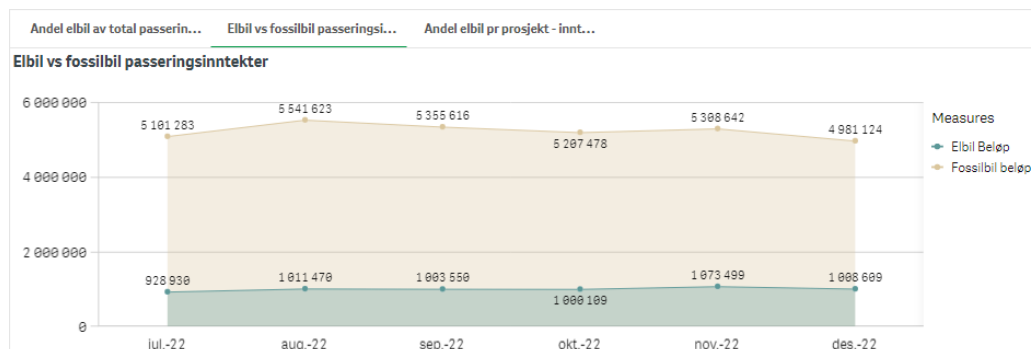
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjever	Innkrevingsperiode
Bømlopakken	St.prp. nr. 78 (2008-2009) Prop 2 S (2021 -2022)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2028 (2033).

Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

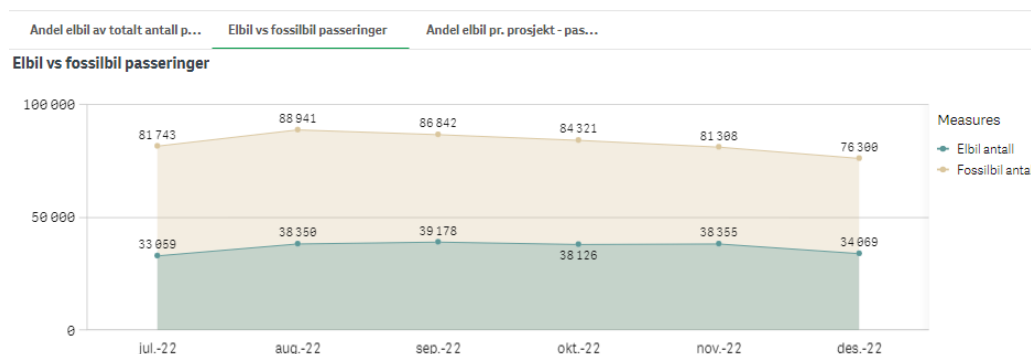
Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



Passeringsinntekt 2. halvår 2022



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 4116. Det er 227 høgare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 50,1 kr. Det er 7,1 kr. lågare enn fastsatt frå revidert Bømlopakke.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 38,3 mill. kr. Det er 3,6 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 764 004. Det er 2% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 29% i desember 2022. Det er 4% høgare enn i desember 2021.

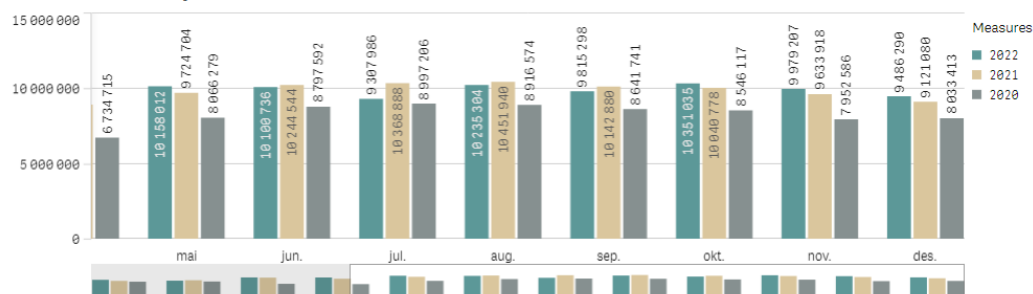
Andel fritakspasseringar er 7% i desember 2022, det er 1% lågare enn desember 2021.

*Ei utviding av Bømlopakken vart vedteke i Stortinget 20.12.2021.
Innkrevjinga i revidert Bømlopakke starta opp 1. november 2022.*

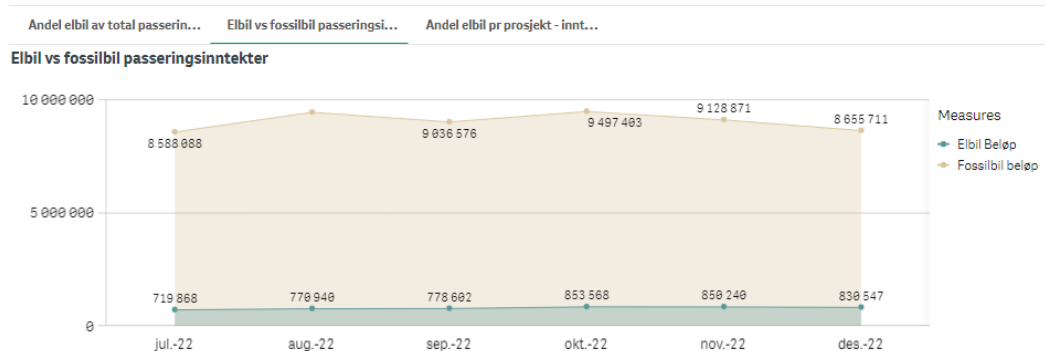
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Førdepakken	Prop. 137 S (2014–2015)	Vestland fylkeskommune	2016 - 2028

Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

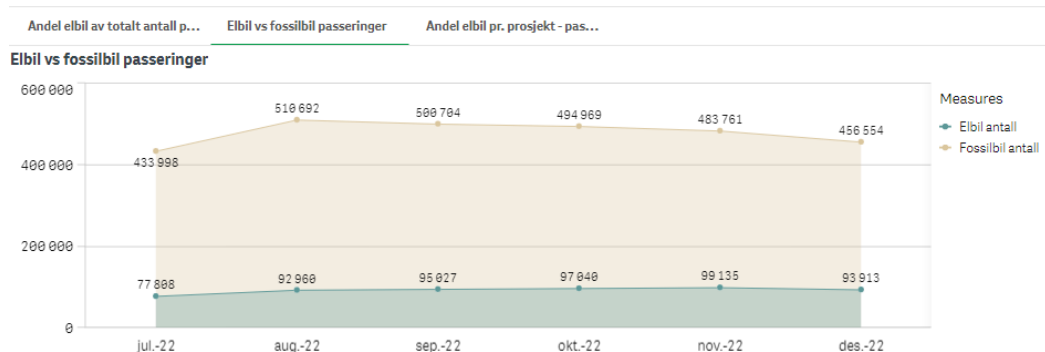
Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



Passeringsinntekt 2. halvår 2022



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 18 605. Det er 970 meir enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 16,9 kr. Det er 3,7 kr. lågare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 59,1 mill. kr. Det er 1 % lågare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 3 436 562. Det er 3% lågare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 17% i desember 2022. Det er 5% høgare enn i desember 2021.

Andel fritakspasseringar er 32% i desember 2022. Det er 0,5% lågare enn i desember

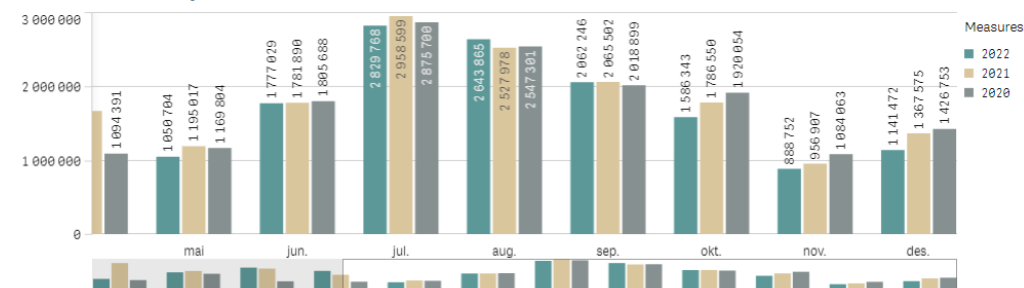
2021.

Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Den låge snittprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timeregel. Elbilandelen er aukande, men den er framleis relativt låg.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
RV 45 Gjesdal	Prop. 127 S (2009-2010)	Rogaland fylkeskommune	2004 – 2024.

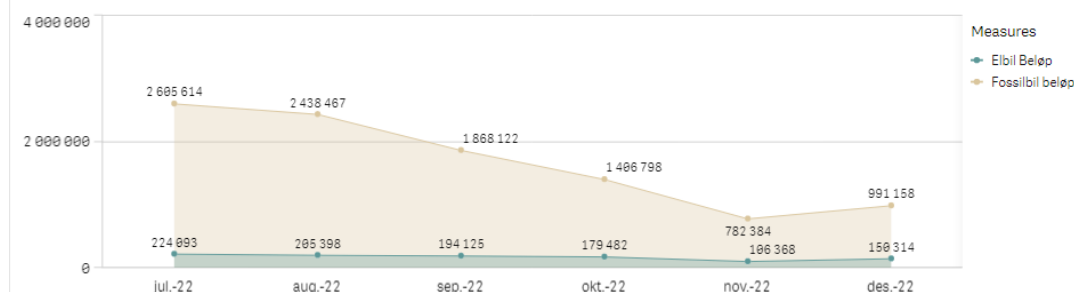
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor

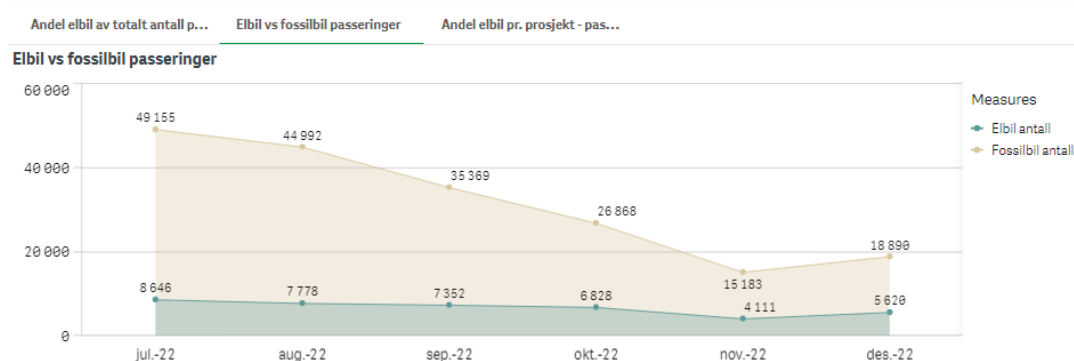


Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snitttakst

Realisert ÅDT i 2022 er 1 241. Det er 26 lågare enn budsjettet.

Realisert snitttakst i denne perioden er 47,3 kr. Det er ikkje fastsett eit snitttakstkrav i prosjektet.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 11,1 mill. kr. Det er 4 % lågare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 230 792. Det er 8% lågare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

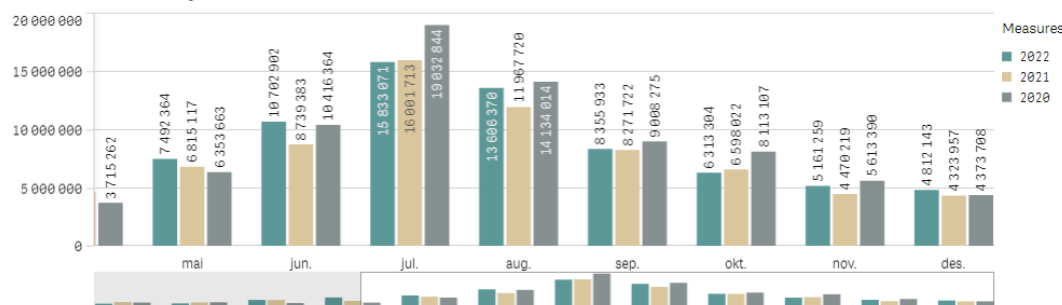
Andel elbilpasseringar er 23% i desember 2022. Det er 6% høgare enn i desember 2021.

Andel fritakspasseringar er 1% i desember 2022, det er same som i desember 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Rv 7_Rv 13 Hardangerbrua	St.prp. nr. 2 (2005-2006)	Vestland fylkeskommune	2013 – 2028. (utviding?)

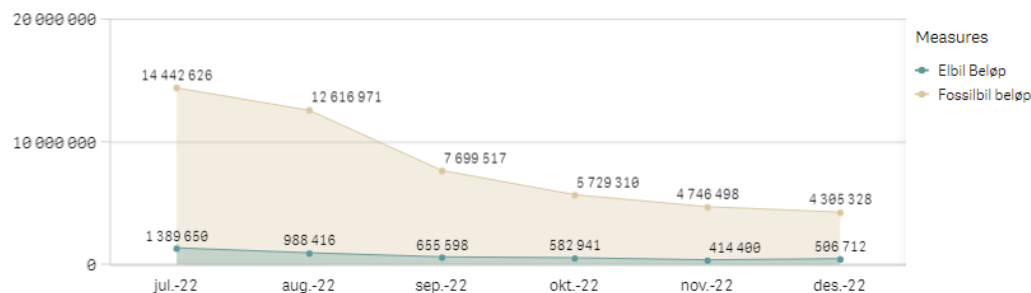
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



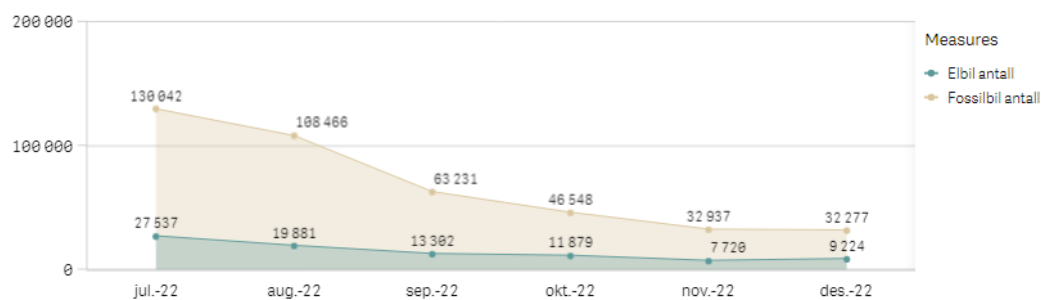
Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 2306. Det er 120 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 107,2 kr. Det er 42,8 kr. lågare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 54 mill. kr. Det er 4,7 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 503 050. Det er 1% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

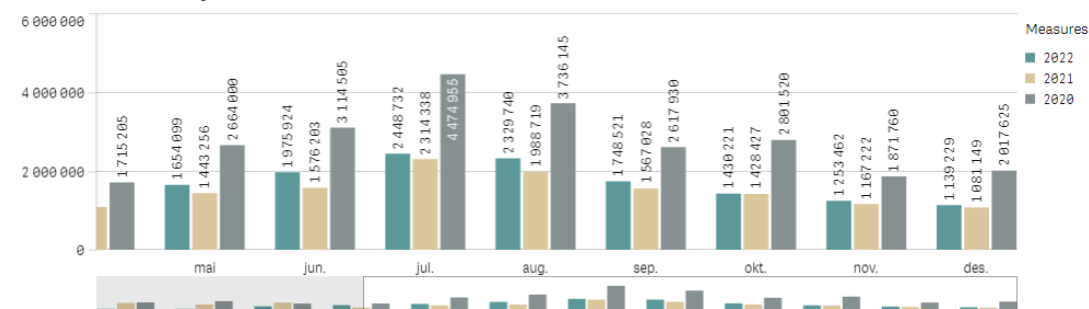
Andel elbilpasseringar er 22% i desember 2022. Det er 4% høgare enn i desember 2021.

Andel fritakspasseringar er 2% i desember 2022, det er same som i desember 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Kvammapakken	St.prp. nr. 77 (2008-2009)	Vestland fylkeskommune	2010 – 2029.

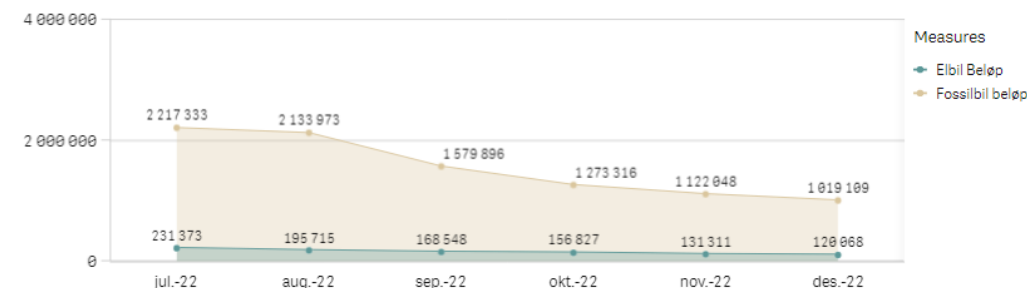
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



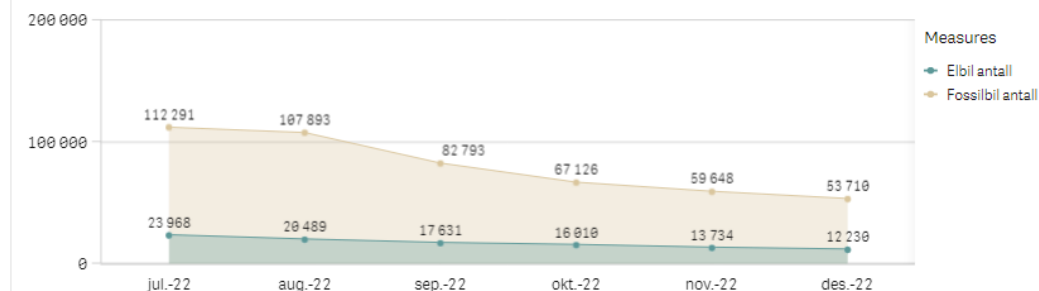
Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringer



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 2933. Det er 540 høgare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 17,3 kr. Det er 3,6 kr. lågare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 10,3 mill. kr. Det er 8,4 % lågare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 587 523. Det er 5% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 19% i desember 2022, det er 4% høgare enn i desember 2021.

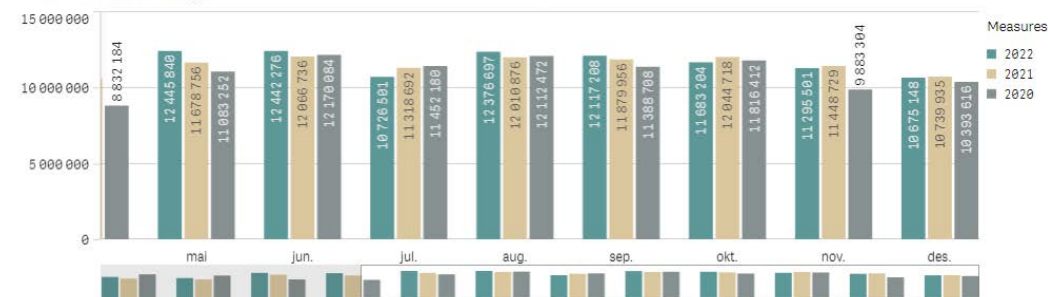
Andel fritakspasseringar er 15% i desember 2022, det er same som i desember 2021.

I samband med salderinga av 2020 budsjettet mottok Ferde 138,5 millionar til gjeldsreduksjon og permanent takstreduksjon i bompengeprojektet Kvammapakken. Takstane vart sette ned 22.mars 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjever	Innkrevingsperiode
Nordhordlandspakken	Prop. 164 S (2016-2017)	Vestland fylkeskommune	2019 – 2032.

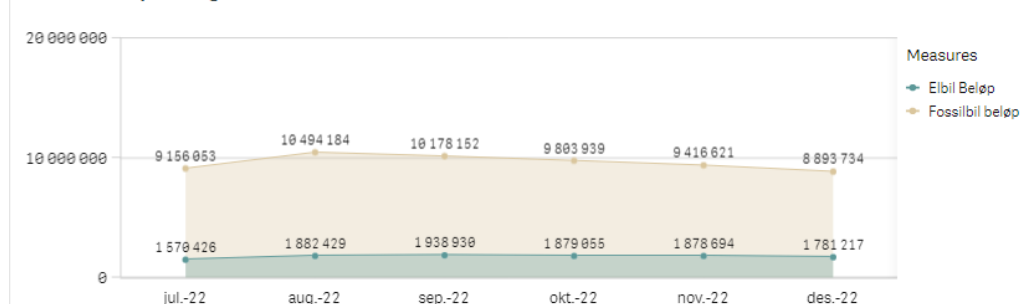
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



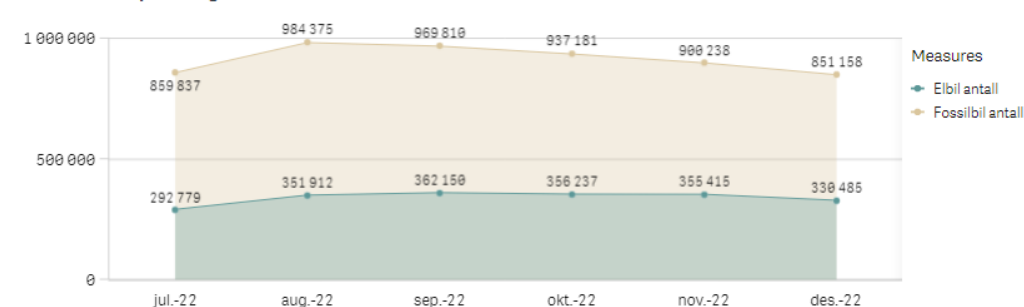
Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringsinntekter



Passeringar 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 40 919. Det er 7710 lågare enn budsjettert.

Realisert snittakst i denne perioden er 9,1 kr. Det er 1,6 kr. høgare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 68,8 mill. kr. Det er 1% lågare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 7 551 581. Det er 1% lågare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

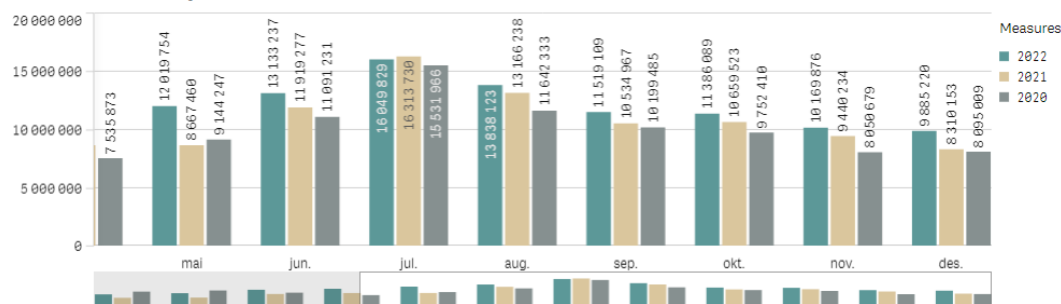
Andel elbilpasseringar er 28% i desember 2022. Det er 5% høgare enn i desember 2021.

Andel fritakspasseringar er 41% i desember 2022, det er 0,5% lågare enn i desember 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E18 Tvedestrand - Arendal	Prop. 86 S (2015-2016)	Agder fylkeskommune	2019 – 2034.

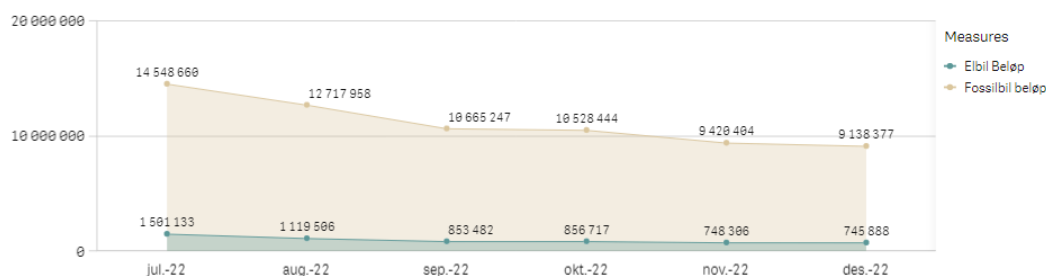
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor

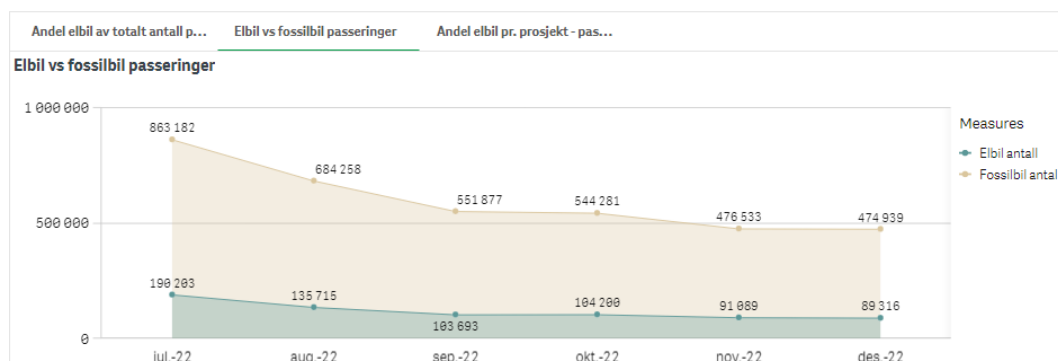


Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 20 054. Det er 1521 lågare enn budsjettet.

Realisert snittakst i denne perioden er 16,9 kr. Det er 2,8 kr. lågare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 72,8 mill. kr. Det er 6,5 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 4 309 310. Det er same som i 2. halvår 2021.

Elbil og fritakspasseringar

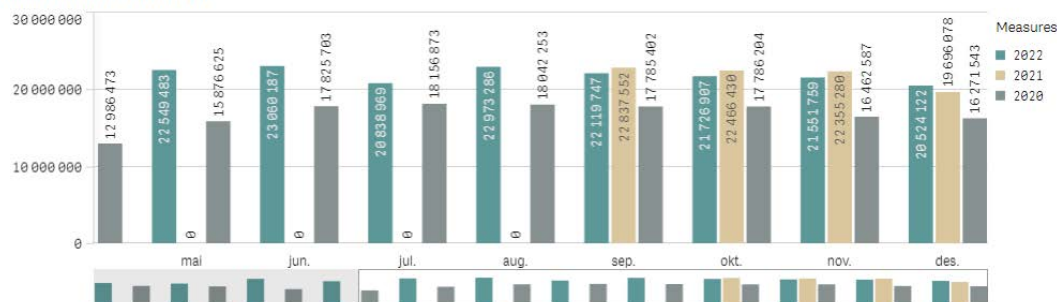
Andel elbilpasseringar er 16% i desember 2022. Det er 4% høgare enn i desember 2021.

Andel fritakspasseringar er 1% i desember 2022, det er same som desember 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Prop. 95 S (2020–2021)	Agder fylkeskommune	2021 – 2035.

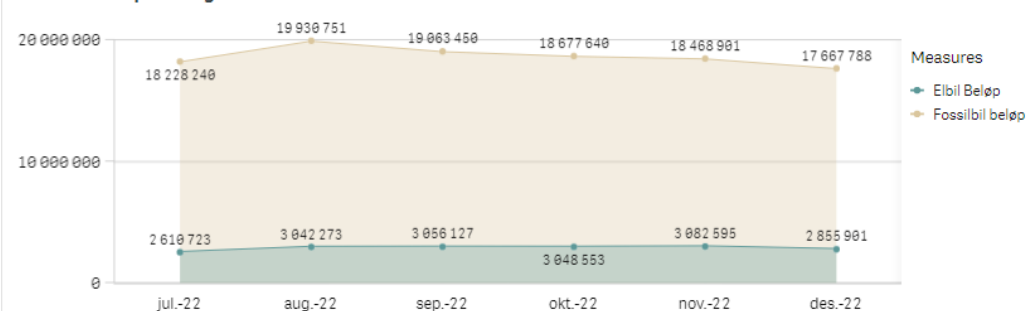
Passeringsinntekter 2. halvår 2022

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



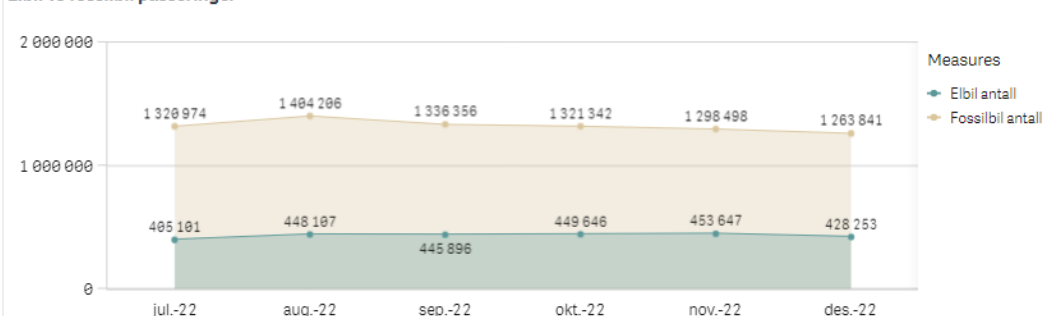
Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 56 779. Det er 2279 høgare enn budsjettert.
Realisert snittakst i denne perioden er 12,3 kr. Det er 0,6 kr. lågare enn fastsatt.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 129,7 mill. kr.
Talet passeringar er 10 575 873.

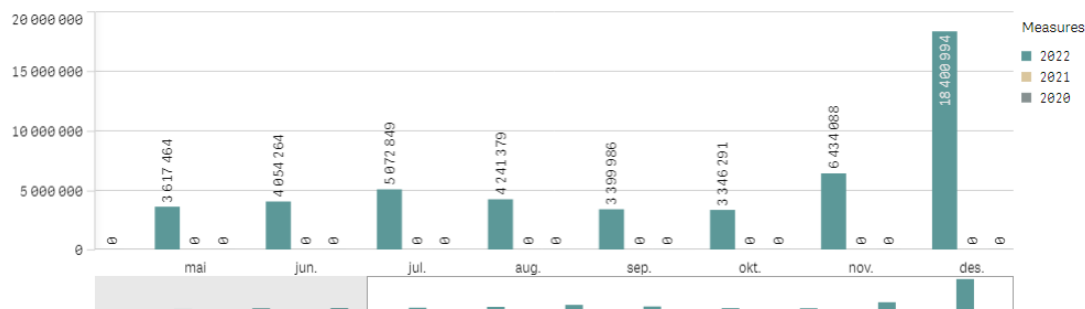
Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 25% i desember 2022.
Andel fritakspasseringar er 12% i desember 2022.

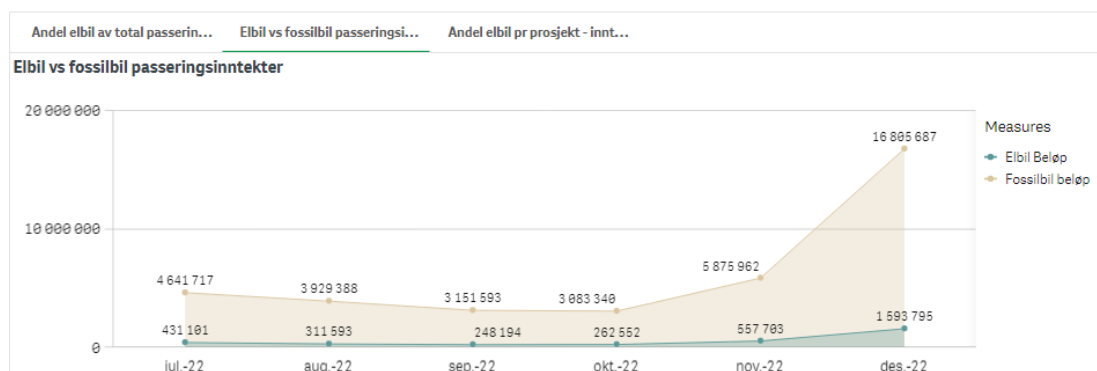
Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjever	Innkrevingsperiode
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Prop. 135 S (2016–2017)	Agder fylkeskommune	2022 – 2037.

Passeringsinntekter 2. halvår 2022

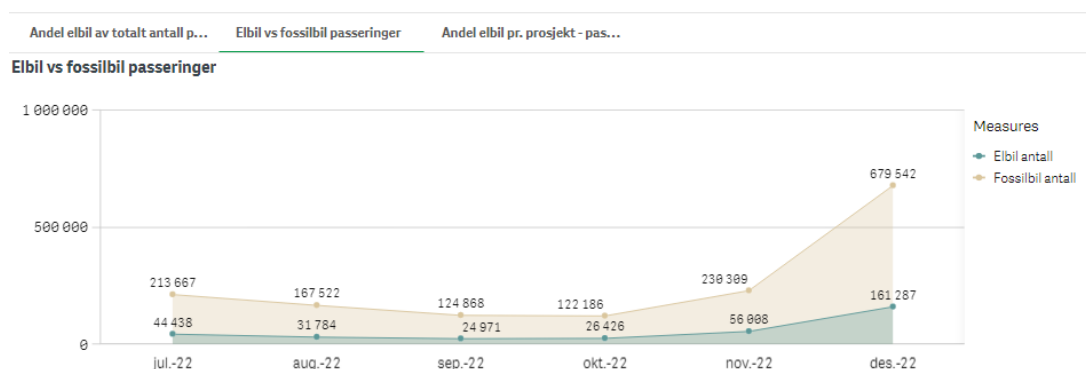
Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



Passeringsinntekt 2. halvår 2022



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 7603.

Realisert snittakst i denne perioden er 22 kr.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 40,8 mill. kr.

Talet passeringar er 1 883 009.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 19% i desember 2022.

Andel fritakspasseringar er 1% i desember 2022.

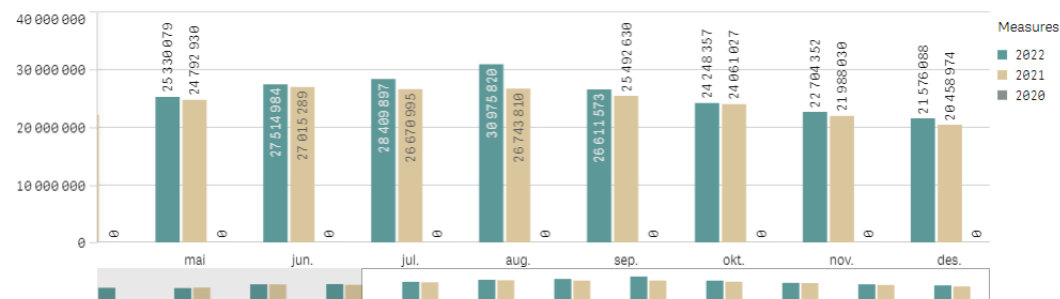
01.01.22. Innkrevjing på Skoieveien blei starta opp.

25.11.22 Opna tre nye bomstasjonar, E39 Storemyr, E39 Lohnelier, E39 Holbekkstjønn.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevjingsperiode
Rv 13 Ryfast	Prop. 109 S (2011–2012)	Rogaland fylkeskommune	2021 – 2041.

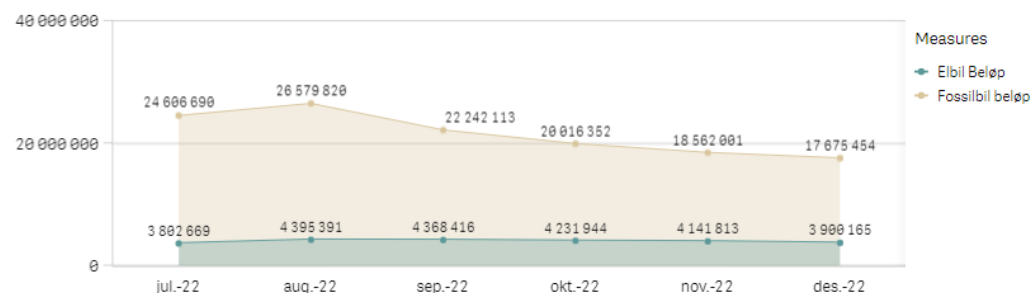
Passeringsinntekter 2. halvår 2022, 2021 og 2020

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



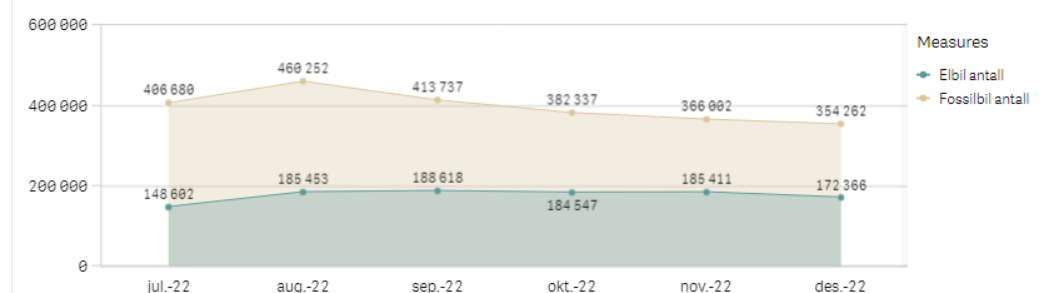
Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 18 477.

Realisert snittakst i denne perioden er 43,1 kr.

Passeringinntekter og passeringar

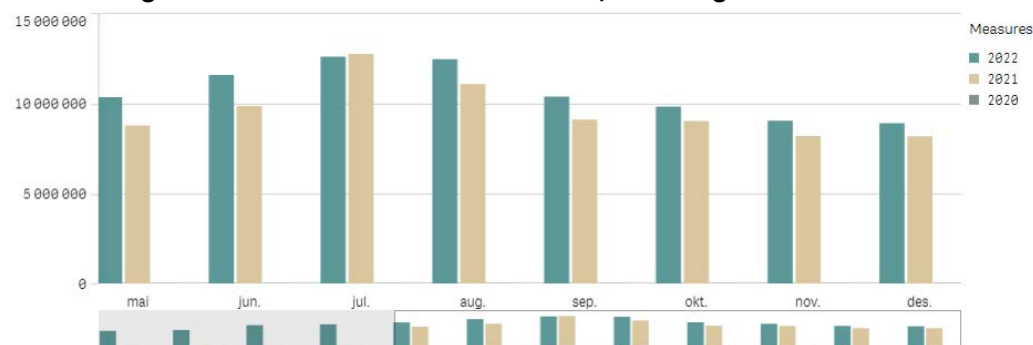
Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 154 mill. kr. Det er 6,3 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 3 448 271. Det er 0,5% høgare enn i same periode i 2021.

Elbil og fritakspasseringar

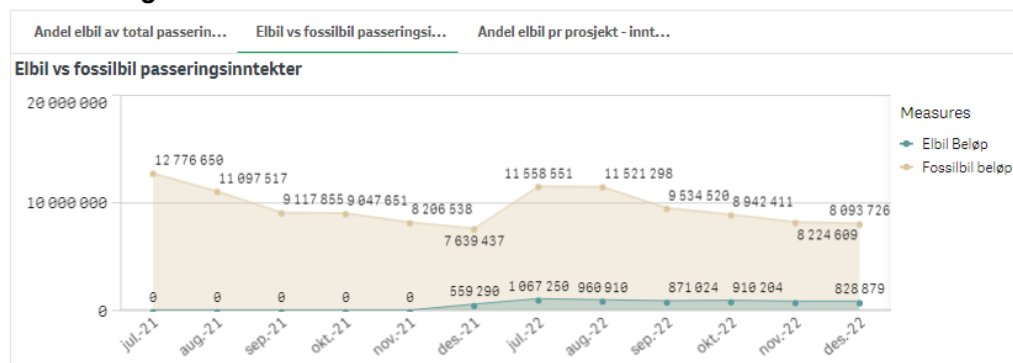
Andel elbilpasseringar er 33% i desember 2022. Det er 6% høgare enn i desember 2021. Andel fritakspasseringar er 25% i desember 2022, det er 1% lågare enn i desember 2021.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Rogfast	Prop. 105 S (2016-2017) Prop. 54S (2020-2021)	Rogaland fylkeskommune	2019 – 2053.

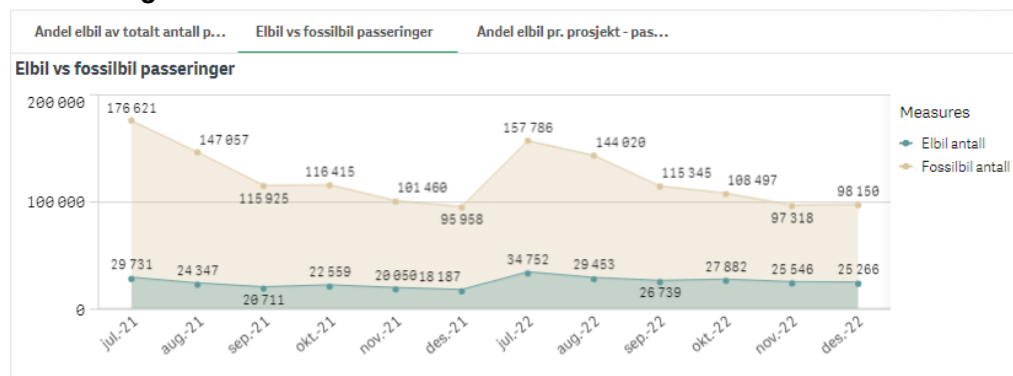
Passeringsinntekter første halvår 2022, 2021 og 2020



Passeringsinntekt 2. halvår 2022



Passeringar 2. halvår 2022



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 4589.

Realisert snittakst i denne perioden er 71,1 kr.

For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på ferjesambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. fastsett noko trafikk mål eller gjennomsnittstakst

Passeringinntekter og passeringar

Passeringsinntektene i 2. halvår 2022 er 63,3 mill. kr. Det er 8,4 % høgare enn i same periode i 2021. Talet passeringar er 890 754. Det er same som i 2021.

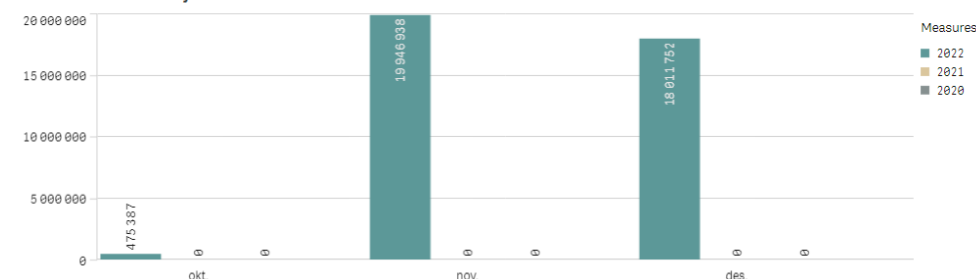
Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 20% i desember 2022.

Prosjekt	Proposisjon	Oppdragsgjevar	Innkrevingsperiode
E39 Sveгатjørn - Rådal	Prop 134 S (2013-2014)	Vestland fylkeskommune	2022 – 2040.

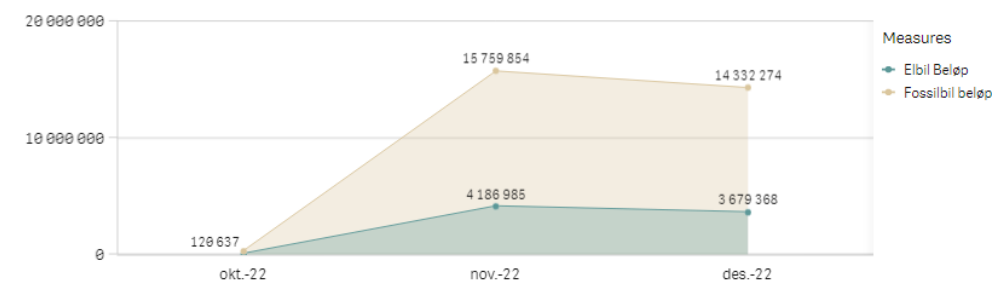
Passeringsinntekter 2. halvår 2022

Inntekt hittil i år vs hittil i fjor



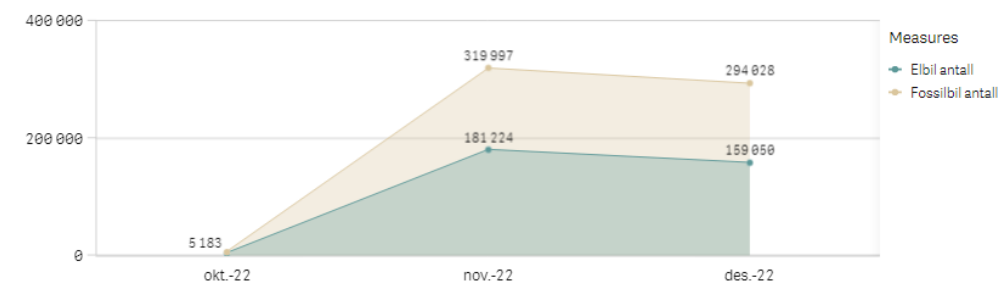
Passeringsinntekt 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringssinntekter



Passeringar 2. halvår 2022

Elbil vs fossilbil passeringar



ÅDT og snittakst

Realisert ÅDT i 2022 er 15 595.

Realisert snittakst i denne perioden er 39,8 kr.

Passeringinntekter og passeringar

Passeringssinntektene i 2. halvår 2022 er 38,4 mill. kr.

Talet passeringar er 966 872.

Elbil og fritakspasseringar

Andel elbilpasseringar er 35% i desember 2022.

Andel fritakspasseringar er 2% i desember 2022.

31.10.22. Innkrevjing blei starta opp.