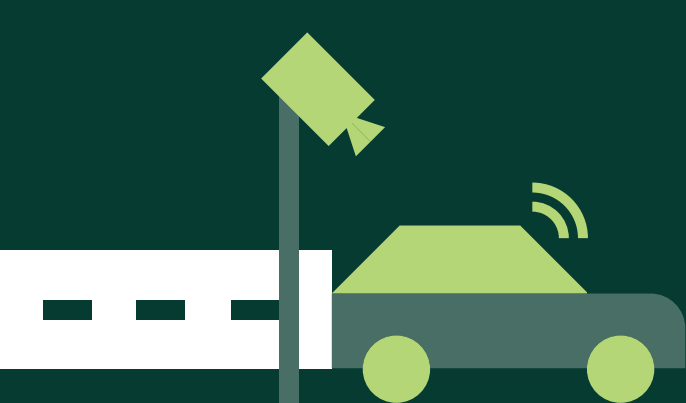


# Årsrapport 2022





Ansvarlig redaktør: Arne-Petter Lorentzen  
Innhold: Arne-Petter Lorentzen, Stian Strøm Arnesen  
Design: Tank Design  
Illustrasjoner: Mari Pünther, Tim Allum Nielsen

Fjellinjen AS  
Schweigaards gate 16  
0107 OSLO  
Postboks 459 Sentrum  
0105 OSLO  
Tlf: 22 93 12 80  
kontakt@fjellinjen.no  
www.fjellinjen.no

# Innhold

## 4 OM FJELLINJEN

- 5 Effektiv finansiering av fremtidens trafikkløsninger
- 6 Vi gjør storbyutvikling mulig
- 8 Nøkkeltall
- 10 Bompengektørene
- 12 Historien om Fjellinjen
- 14 Historiske prosjekter finansiert med bompenger
- 16 Finansierte prosjekter 2022

## 18 STRATEGI

- 19 Effektiv finansiering av fremtidens trafikkløsninger
- 20 Slik finansierer Fjellinjen vei og kollektiv

## 22 VIRKSOMHETEN

- 23 Viktige hendelser i 2022
- 24 Trafikkbildet
- 26 Dette skjer når du kjører igjennom bomstasjonen
- 28 Varige endringer i trafikk-bildet etter COVID-19
- 30 En teknologidrevet organisasjon

## 32 MOTSTAND OG HOLDNINGER TIL BOMPENGER

- 34 Ønsker bomfritt veialternativ
- 36 Unyansert om bompengebrauk
- 38 Opplever lite nytte av bompengene som betales inn
- 40 Bompengordningen har stor støtte i befolkningen

## 42 STYRING

- 43 Fjellinjens virksomhet og eierstyring
- 46 Byveksttalen utløper i 2029
- 48 Bompenger for en bedre by
- 50 Organisasjonen

## 52 ÅRSBERETNING

- 53 Styrets beretning
- 62 Styret i Fjellinjen

## 64 ÅRSREGNSKAP

- 65 Resultatregnskap
- 66 Balanse
- 69 Kontantstrøm
- 71 Regnskapsprinsipper
- 74 Noter
- 86 Revisors beretning

# Om Fjellinjen



## FJELLINJENS SAMFUNNSOPPDRAG

### Effektiv finansiering av fremtidens trafikkløsninger

Fjellinjen er Norges største bompengeselskap målt i antall passeringer. Selskapet har tatt inn og forvaltet mer enn 50 milliarder kroner på vegne av fellesskapet.

Vårt samfunnsoppdrag er effektiv finansiering av fremtidens trafikkløsninger. Målet med bompengereordningen i Oslo er å finansiere prosjekter som gjør at veksten i persontrafikk tas med kollektiv, sykkel og gange. Derfor går 98 prosent av bompengene til prosjekter i Oslopakke 3 som omfatter kollektivtransport, gang- og sykkelveier.

Fjellinjen registrerer omkring 32 millioner passeringer i måneden og har ansvaret for drift og utvikling av utstyr og programvare i 83 bomstasjoner i og rundt Oslo.

Siden starten i 1990 har bompenger bidratt til å gjøre Rådhusplassen i Oslo bilfri og flyttet trafikken i Bjørvika i tunnel under bakken som har skapt en helt ny bydel.

Fjellinjen har finansiert en storstilt kollektivsatsing som omfatter blant annet utbygging av T-baneringen og Lørenbanen. Bompenger har også finansiert nye T-banetrokker og trikker, samt flere nye bussterminaler og kollektivknutepunkt i Oslo og Viken.

I årene som kommer skal midler fra Fjellinjen blant annet bidra til å bygge Fornebu og nytt signalsystem for T-banen.



# 98%

av bompengene som går til Oslopakke 3 finansierer investeringer og drift av kollektivtransport, gang- og sykkelveier.

## Vi gjør storbyutvikling mulig

Oslo og kommunene rundt utgjør et av de største urbane områdene i Skandinavia. Frem mot 2040 er det ventet at Oslo skal øke til 800 000 innbyggere. Folk søker arbeid og muligheter i en by som er levende. Storbyutvikling med bærekraftige mobilitetsløsninger er nøkkelen til at området vårt fortsatt skal være et godt sted å bo og leve.

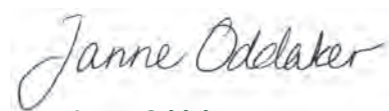
Befolkningsvekst fører med seg økt trafikk. Veksten må tas med kollektiv, sykkel og gange. En voksende biltrafikk gir økt belastning på lokalmiljøet og reduserer fremkommeligheten for både kollektiv- og næringstransport. Derfor er storbyutvikling med bærekraftige mobilitetsløsninger nøkkelen til at området vårt fortsatt skal være et godt sted å bo og leve.

Politisk samarbeid i over 30 år har gjort at det er bred enighet om hvilke prosjekter som er de viktigste for regionen i Oslopakke 3. Fjellinjens rolle er å tilrettelegge for trygg finansiering av disse prosjektene. Vi er en profesjonell aktør i obligasjons- og sertifikatmarkedet, og sørger dermed for at pengene er tilgjengelige når prosjektene trenger det. I 2022 leverte vi 2,8 milliarder kroner som gikk til drift av kollektivtrafikken, bygging av gang- og sykkelveier, Fornebubanen, opprusting av T-bane og trikk, samt utbygging av E16. Dette er infrastruktur og tjenester som hele befolkningen har glede av, og som vi er stolte over å ha bidratt til!

Bompenger er et effektivt virkemiddel for å oppmuntre bilister til å velge mer miljøvennlige kjøretøy. Reduserte takster for nullutslippskjøretøy har bidratt til at hver tredje passering i Fjellinjens område nå gjøres med elbil. Også tunge kjøretøy og næringstransport legger om til grønne alternativer, og dette gir positive bidrag til luftkvalitet og helse.

Etter at Stortingets bompengereform er gjennomført, er ansvar og roller i sektoren omfordelt. For Fjellinjen betyr dette at teknologi blir stadig mer viktig for å løse samfunnsoppgavene våre best mulig, og at vi må bidra inn i innovasjonsarbeidet på området for å sørge for at de riktige løsningene blir tatt i bruk. Det stiller krav til oss som organisasjon om å fortsette og bygge kompetanse og samarbeide godt med både leverandører, myndigheter og innovasjonsmiljøer.

Bompenger vil alltid være omdiskutert, og mange har sterke meninger om ordningen. Undersøkelser viser at et flertall i Oslo og gamle Akershus er positive til bompenger, men at kunnskapen om hva bompengene brukes til er lav. Det er en viktig beskjed til oss om at vi må bli flinkere til å fortelle hva bompengene finansierer og hvilke resultater som skapes. Vi tar utfordringen, og denne årsrapporten håper vi er et bidrag til kunnskap og informasjon.



**Janne Oddaker**  
Administrerende direktør

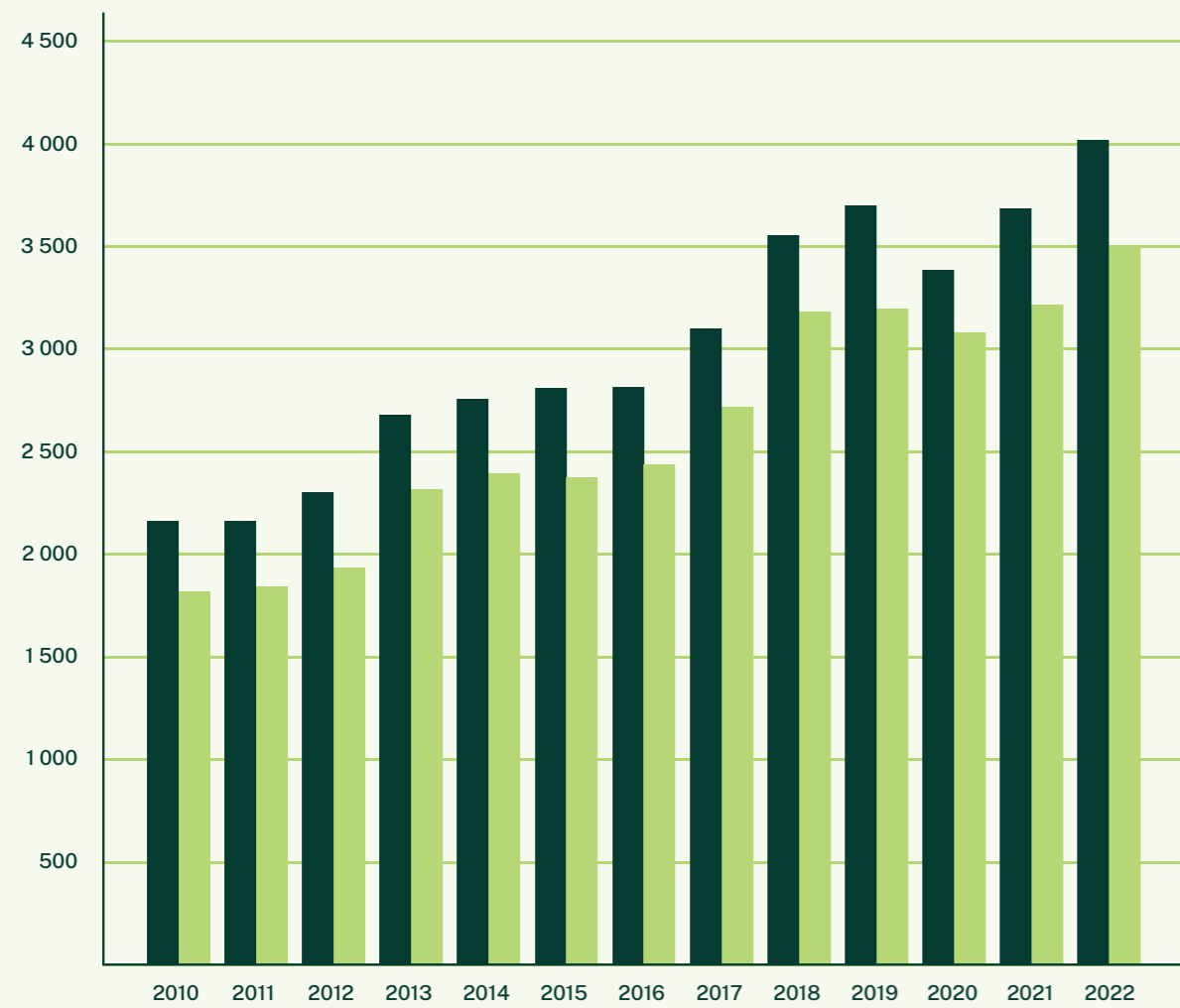


Administrerende direktør Janne Oddaker.  
Foto: Nicolas Tourenc.

# Nøkkeltall

## Omsetning og resultat

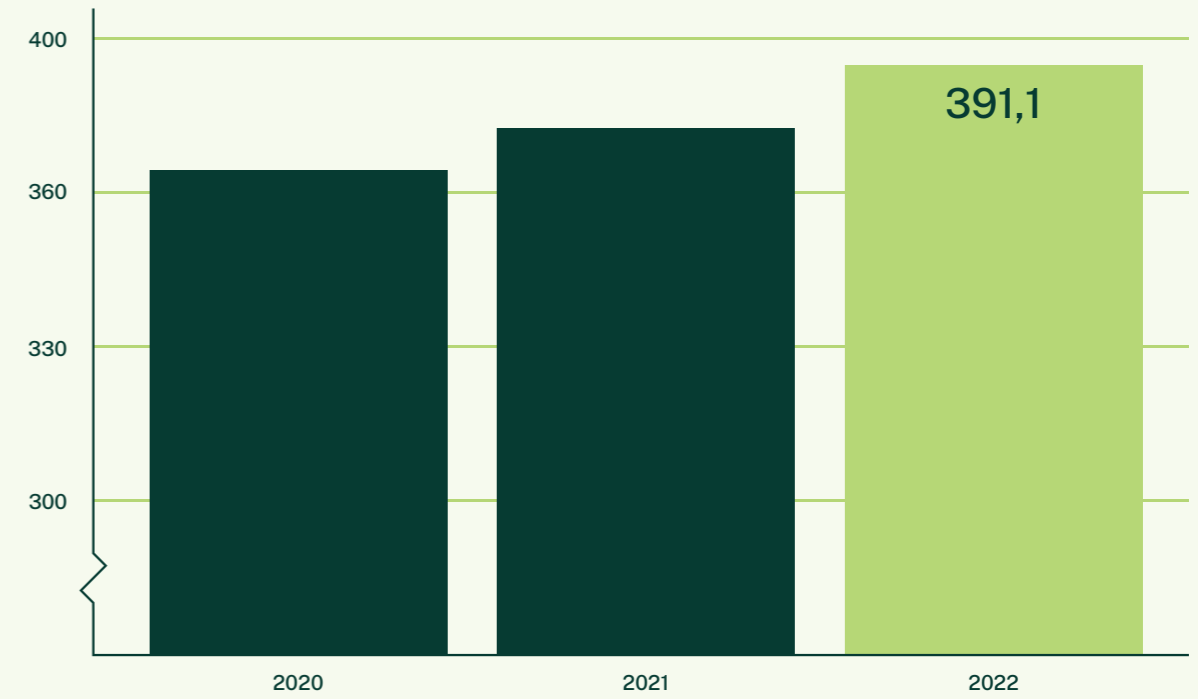
Tall i millioner



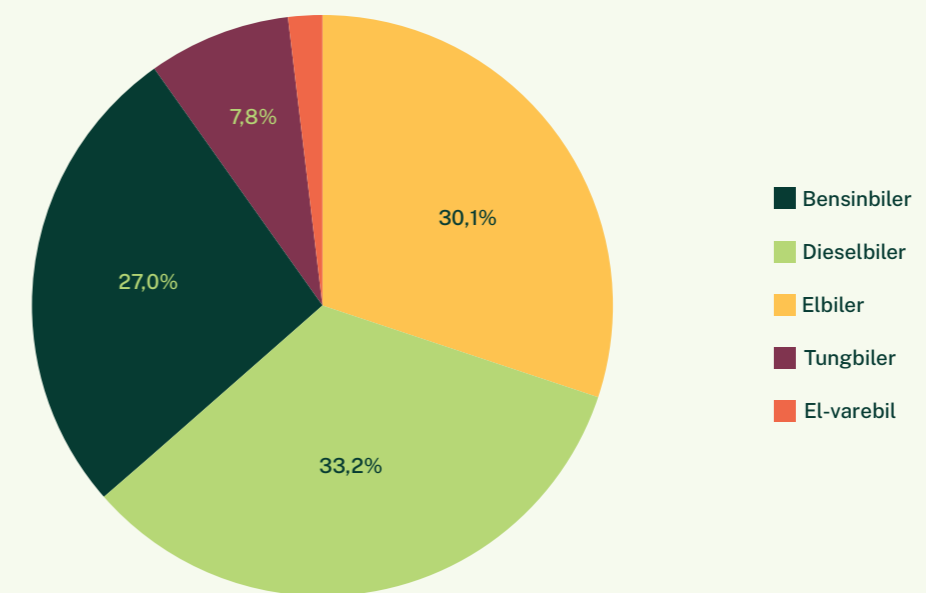
■ Omsetning ■ Resultat før disponering

## Antall passeringer

Tall i millioner

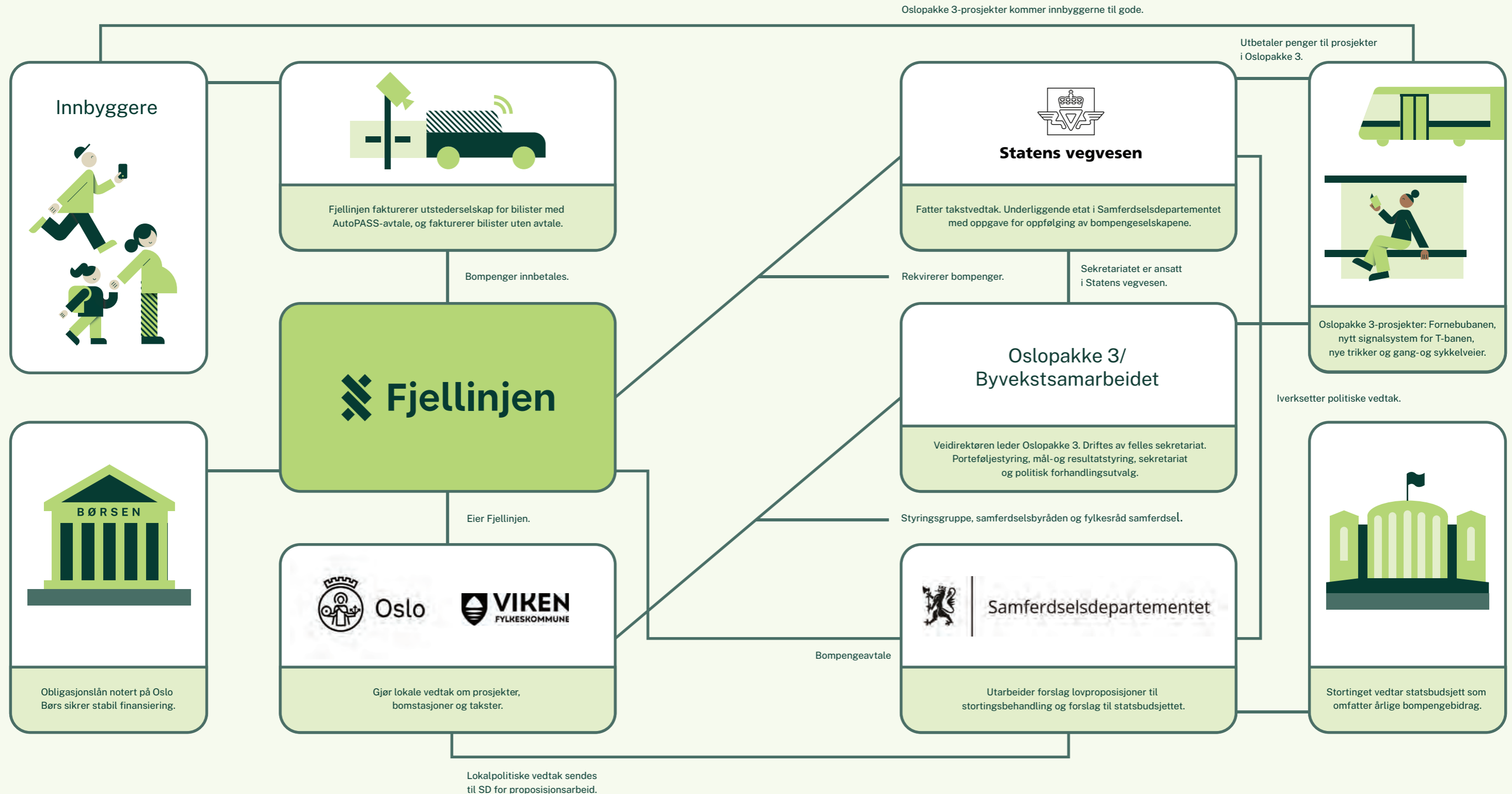


## Kjøretøysfordeling



# Bompenggeaktørene

Bompengesystemet i Oslo og Viken er sammensatt. Bilstene som passerer i «bommen» finansierer et bedre kollektivtilbud til innbyggerne. Slik henger det hele sammen.



# Historien om Fjellinjen

-Håper det er hull på den andre siden, sa kong Olav spøkefullt da han åpnet Fjellinjen i 1990. Dette er historien om Fjellinjen og Oslopakkene.

Siden starten i 1990 har Fjellinjen krevd inn mer enn 50 milliarder kroner i bompenger for å finansiere oslopakkene.

I 1986 ble bomringen vedtatt av bystyret i Oslo og av fylkestinget i Akershus. To år senere godkjente Stortinget innkreving av bompenger i bomringen i Oslo.

18. januar 1990 åpnet Kong Olav Fjellinjen med å klippe snoren til Fjellinjen, som senere fikk navnet Festningstunnelen. Denne er nå en del av den vestlige delen av Operatunnelen.

Den 1,8 km lange tunnelen ble finansiert med bompenger, og var selskapets første prosjekt.

Kongen var den første som fikk "prøvekjøre" den nye tunnelen. En glitrende opplagt konge sa spøkefullt at han håpet at det var hull på den andre siden før han sjekket det selv.

Hele Oslo kom etter. Tunnelen skulle trekke bort et sted mellom 50 000 og 60 000 biler som passerte Rådhusplassen og andre tilstøtende gater hver dag.

Velstandsøkningen gav nordmenn større kjøpekraft og mer valgfrihet. Det førte med seg en kraftig økning i bilhold og biltrafikk på 70- og 80-tallet.

I folkerike områder som Oslo og Akershus gav bilboomen et press på infrastruktur og trafikkflyt som krevde politiske tiltak. For å bøte på belastningen ble det satt i gang en rekke samferdselstiltak.

Disse prosjektene ble samlet under betegnelsen Oslopakkene. Det ble besluttet at Oslopakkene i hovedsak skulle finansieres av bompenger.

## Oslopakke 1

Grunnleggende infrastruktur bygges 1990–2008

Oslopakke 1 var en samlebetegnelse på en rekke store infrastrukturprosjekter fra 1990 og frem mot årtusenskiftet. Hovedformålet var å bygge et effektivt og sikkert veinett i Oslo og gamle Akershus, tilpasset de siste tiårenes økning i biltrafikk. Et



18. januar 1990 åpnet Kong Olav Fjellinjen ved å klippe snoren til Fjellinjen, som senere fikk navnet Festningstunnelen. Denne er nå en del av den vestlige delen av Operatunnelen.  
Foto: NTB Scanpix.

uttalt mål var å avlaste sentrum og boligområder for støy og forurensning fra gjennomgangstrafikk.

Oslopakke 1 trådte i kraft i 1990. Allerede samme år sto den nye Festningstunnelen ferdig. 90-tallet ble et stort løft for veiinfrastrukturen i Stor-Oslo.

## Oslopakke 2

Gradvis vridning mot kollektivtransport 2000–2008

På starten av 2000-tallet ble kollektivtrafikken et viktig satsingsområde for bompenger. Arbeidet med å oppgradere kollektivtilbudet var omfattende og tidkrevende.

Det er anslått at bompengbidraget i Oslopakke 2 bidro til en storstilt utbygging av kollektivtrafikken på bare ti år, som ellers ville tatt 25 år uten disse midlene. Oslopakke 2 startet i likhet med sin forgjenger å fokusere på vei. Men gradvis ble en stadig større del av potten viet til utvikling av kollektivtilbudet.

## Oslopakke 3

2008–2036

I en undersøkelse fra 2006 opplyste to tredjedeler av innbyggerne i Oslo at de var positive til bompenger.

I det opprinnelige planverket skulle likevel bomringen avvikes i 2007. Det store løftet regionen hadde sett de siste 15-20 årene, i kombinasjon med et fortsatt stort oppgraderingsbehov og økende oppslutning til bompengenes samfunnsbidrag, gjorde at denne planen ble lagt til side.

I stedet ble Oslopakke 3 innført – Norges største samferdselssatsing noensinne. Oslopakke 3 er et omfattende veikart av prosjekter og tiltak frem mot 2036, der hele 97 prosent av bompengemidlene skal gå til å styrke kollektivtilbudet, bygge nye sykkelveier, heve veistandarden og lage gode byrom for innbyggerne i Stor-Oslo.

Oslopakke 3 løper til 2036. Da vil bompenger ha bidratt med 90 milliarder kroner til nye samferdselsløsninger i Oslo og Viken.

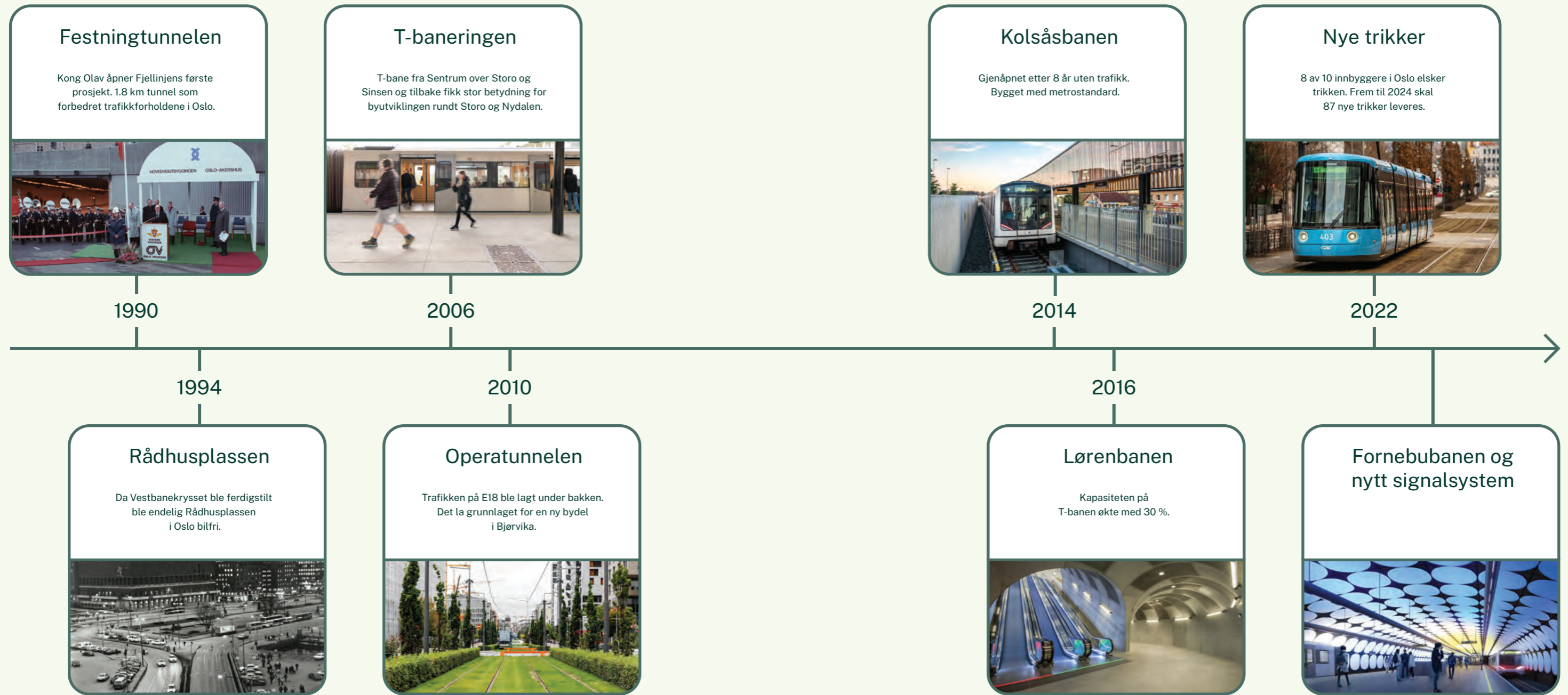


# 90 mrd.

kroner til nye samferdselsløsninger gjennom Oslopakke 3 (2008–2036).

# Historiske prosjekter finansiert med bompenger

Siden starten i 1990 har Fjellinjen tatt inn og forvaltet mer enn 50 milliarder kroner i bompenger som har gått til å finansiere vei-og kollektivprosjekter i Oslo og Akershus.



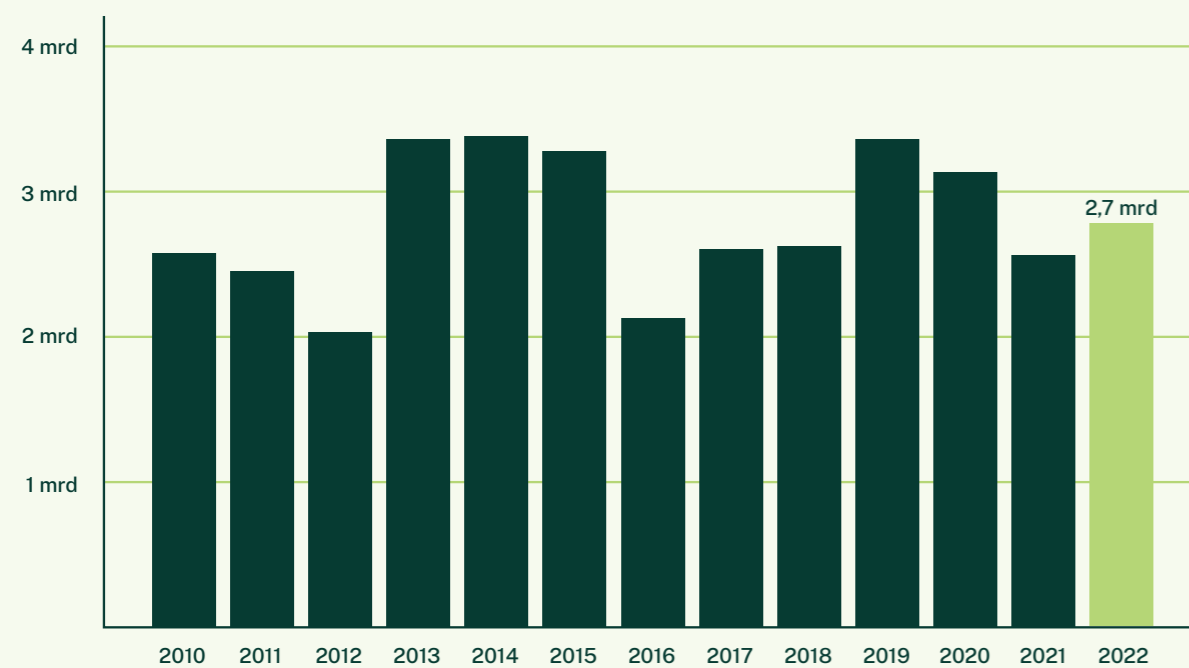


# Finansierte prosjekter 2022

I 2022 ble det rekvirert 2,77 milliarder kroner. Disse er brukt til følgende prosjekter.

Oversikt rekvireringer 2022		Oslo	
Prosjekt	Beløp NOK '000	Prosjekt	Beløp NOK '000
Drift av kollektivtrafikk	472 000	Opprustning t-bane og trikk	829 000
Fornebubanen	167 228	Drift av kollektivtransport	400 000
Gang- og sykkelveier	114 530	Strekningsvise tiltak inkl. sykkelveier	188 110
E16 Sandvika-Wøyen	115 000	Signal- og sikringsanlegg	177 360
Annet	228 432	Annet	80 683
<b>Sum Akershus</b>	<b>1 097 190</b>	<b>Sum Oslo</b>	<b>1 675 153</b>
<b>Totalt rekvirert</b>	<b>2 772 343</b>		

## Rekvireringsutvikling



# 2022actually

**Drift av kollektiv Oslo** 400 mill

**472 mill Drift av kollektiv i Viken**

**Fornebubanen** 167 mill

**829 mill Opprustning av t-bane og trikk**

**Gang- og sykkelvei i Oslo** 115 mill

**177 mill Nytt signalsystem til t-banen**

Prosjekter finansiert med bompenger

2022 Actually: I desember kjørte Fjellinjen en Love Actually-inspirert julekampanje som viste hvilke prosjekter bompengene hadde finansiert i 2022.

# Strategi



## Effektiv finansiering av fremtidens trafikkløsninger

Fjellinjen skal være en åpen og tillitsbyggende organisasjon som er fremtidsrettet, effektiv og pålitelig.

### Ansvarlig forvaltning

Mål: Forvalte samfunnsoppdraget vårt på en ansvarlig måte.

For oss betyr dette å ha kontroll på finansiell risiko, verne personopplysninger, sikre korrekte forvaltningsvedtak og bidra til en bærekraftig utvikling.

### Kvalitet i inntektsgrunnlaget

Mål: Registrere alle passeringer.

Fjellinjen har ansvaret for 83 bomstasjoner som i snitt registrerer 1,2 millioner passeringer hver eneste dag. Bilister som kjører i våre bomstasjoner skal være trygge på at alle passeringer registreres, faktureres og betales riktig. Det gjelder både norske og utenlandske kjøretøy. At alle passeringer registreres, er derfor selve grunnlaget for både inntektene og samfunnets tillit til Fjellinjen.

### Effektiv drift

Mål: Mest mulig av bompengene skal gå til Oslopakke 3.

Finans- og driftskostnadene våre skal være så lave som mulig, uten at det går utover kvalitet eller sikkerhet. Fjellinjen vil fortsette å investere i automatisering og digitalisering der hvor det kan redusere kostnader og øke kvalitet.

### Attraktiv teknologiorganisasjon

Mål: Bli en attraktiv teknologiorganisasjon.

Fjellinjen har et stort ansvar med høye krav og forventninger fra samfunnet. Strategiplanen uttrykker våre ambisjoner og mål for hva vi vil oppnå og hvordan vi vil gjøre det. Mennesker og teknologi gjør oss i stand til å nå disse målene.

### Åpen og tillitsbyggende kommunikasjon

Mål: Alle skal ha tillit til jobben vi gjør.

Fjellinjen skal bidra til å øke bevisstheten i befolkningen om hvilke formål bompengene går til. Vi skal være en leverandør av fakta og ekspertise som støtte i beslutninger om fremtidens trafikkløsninger. Dette skal rapporteres korrekt til alle interessenter.

# Slik finansierer Fjellinjen vei og kollektiv

Fjellinjen driver ikke bare med innkreving av bompenger. Selskapet finansierer også fremtidens trafikk-løsninger i Oslo-området.

Bompengemidlene blir tilgjengeliggjort for Oslopakke 3. Det er den overordnede planen for finansiering, utbygging og drift innen kollektivtransport og gang-og sykkelveier i Stor-Oslo.

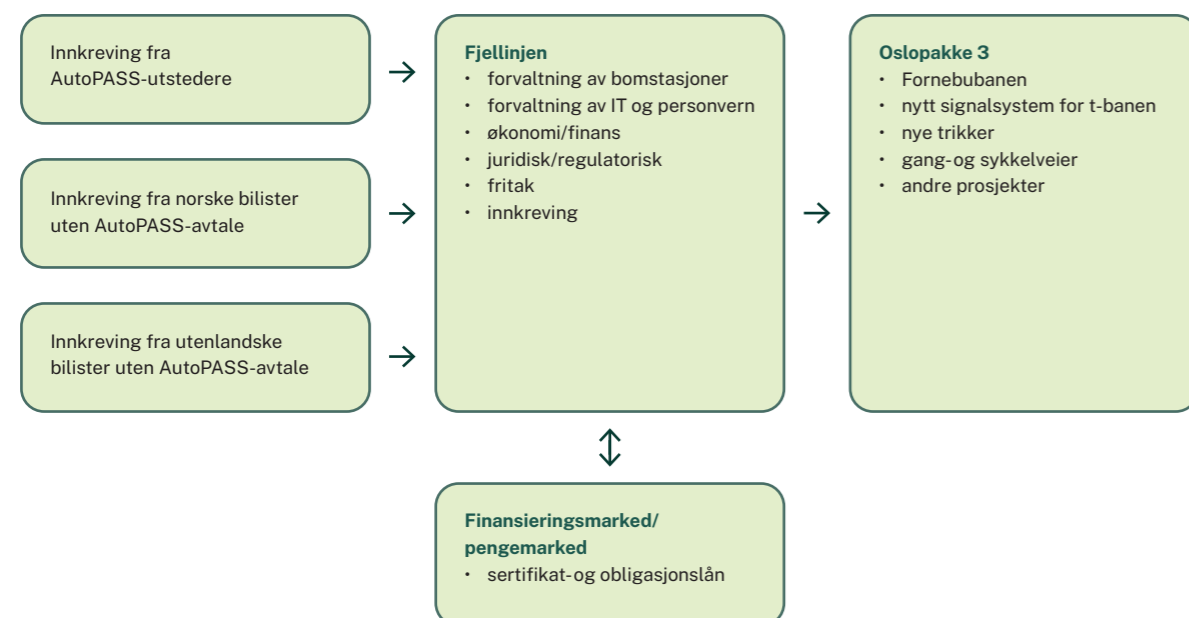
Hver bomplassering er i praksis en finansiell transaksjon. I snitt registreres det mer enn 32 millioner passeringer i Fjellinjens bomstasjoner hver måned.

Fjellinjens årlige inntekter er cirka 4 milliarder kroner. Det gjør Fjellinjen til et av Norges 250 største selskaper målt i omsetning.

Stortinget har vedtatt at Fjellinjen har en innkrevsrett og en finansieringsplikt. Det innebærer at Fjellinjen har rett til å kreve inn bompenger i Oslo-området, og har plikt til å finansiere vedtatte prosjekter i Oslopakke 3.

For å sikre stabil finansiering av prosjektene i Oslopakke 3 delfinansieres disse gjennom utstedelse av børsnoterte sertifikat- og obligasjonslån dersom behovet for bompengemidler oppstår før disse inntektene er krevd inn. Dette er lån som er notert på Nordic ABM/Oslo Børs.

## Finansieringsstruktur



### Slik jobber Fjellinjen med finansiering:

- Selskapet håndterer over en million daglige transaksjoner. For Fjellinjen er det kritisk viktig at alle transaksjoner registreres, prises korrekt, faktureres og betales.
- Fjellinjen benytter sertifikat- og obligasjonsmarkedet ved mellomfinansiering av prosjekt. Det gjør at kontantstrømmen inn til Oslopakke 3 kan tilpasses behovet og fremdriften i prosjektene.
- Publisere informasjon og rapporter i henhold til kravene som stilles til et selskap med børsnoterte lån.

- Høye krav til oppetid, overvåkning av verdikjeden og korrekt identifikasjon og prising av passeringer: Det er store potensielle tap knyttet til feil og nedetid.
- Fjellinjen utbetaler store beløp i enkelttransaksjoner til store prosjekter i Oslopakke 3. Det krever stor grad av sikkerhet, svindelforebyggende tiltak og oppfølging.
- Fjellinjen er omfattende myndighetsregulert. Fjellinjen er regulert gjennom bransjereguleringer, børsregulativ, regler for offentlig eide selskaper og føringer fra Samferdselsdepartementet.

# Virksomheten



## ÅRET SOM HAR GÅTT

### Viktige hendelser i 2022

#### FEBRUAR

Regjeringen fjernet alle gjenværende korona-tiltak. Trafikken var derfor ikke lengre påvirket av Covid-19.

#### MARS

##### Fjellinjen tok opp sitt første grønne lån

Fjellinjen er sertifisert som mørkegrønn av CICERO - Center for International Climate Research for vår rolle i finansieringen av miljøvennlige og fremtidsrettede byutviklingstiltak i Stor-Oslo.

I mars tok Fjellinjen opp sitt første grønne obligasjonslån på 500 millioner kroner. Tiltakene som får gleden av disse midlene over de neste årene, er utbygging av Fornebubanen og nytt signalsystem for T-banen.

#### MAI

##### Innlegg på Mobilitet 2022

Fjellinjens analyseansvarlig Stian Strøm Arnesen holdt innlegg på Mobilitet 2022-konferansen.

#### JUNI

##### Ny logo og identitet

Fjellinjen fikk ny logo og visuell identitet.

##### Fjellinjen er ISO-sertifisert etter ISO 27001-standarden.

ISO 27001 er en kravspesifikasjon for et styrings-system for informasjonssikkerhet (Information Security Management System, ISMS). Et ISMS er et rammeverk av retningslinjer og prosedyrer som inkluderer alle juridiske, fysiske og tekniske kontroller involvert i en organisasjons styrings-prosesser for informasjonsrisiko.

#### SEPTEMBER

##### Takstendring 1. september

Lik pris i alle Fjellinjens 83 bomstasjoner. Elbiler fikk den største prosentmessige økningen av takster. Med brikkerabatt økte prisene fra 4 og 4.80 kroner til 11,20 kroner per passering utenom rushtid.

##### 400 mill. i omsetning

Som en forlengelse av takstøkningene i Fjellinjens bomstasjoner, nådde Fjellinjen 400 millioner kroner i omsetning for første gang i løpet av en måned.

#### OKTOBER

##### Nytt MAV-system

Fjellinjen har to leverandører av bomstasjoner, og de har egne løsninger for å overvåke sine bomstasjoner, samt varsle om feil på bomstasjonene. Fjellinjen har sett at disse ikke helt tilfredsstillt vårt behov. Fjellinjen har derfor laget et eget forholdsvis enkelt system som likevel gir oss full kontroll på avvik og feil på bomstasjonene. Dette sikrer at vi raskt kan iverksette relevante tiltak for å unngå inntektstap og nedetid. Vår løsning sikrer også rapportering og analyse i ettertid, for å sikre at vi har historikk på hver feil, og har data for å finne eventuelle svakheter på bomstasjonene.

#### DESEMBER

##### Redusert andel sikret gjeld

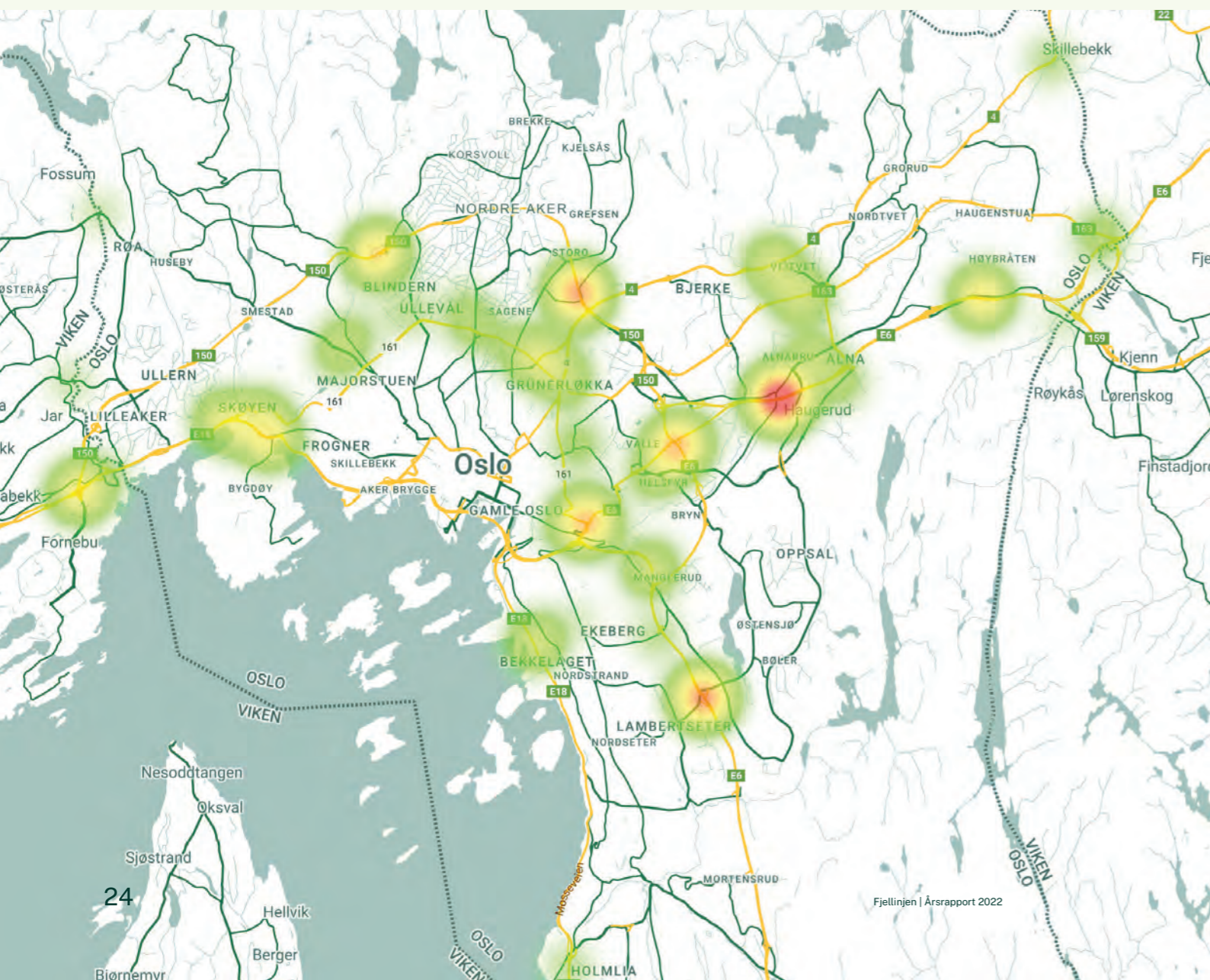
Fjellinjen reduserte andelen sikret gjeld ved å avvikle to rentesikringsavtaler i desember 2022. Fjellinjen har nedbetalt rentebærende gjeld med NOK 1,5 milliarder de siste to årene, og har dermed redusert behovet for å sikre gjeld til fastrente. Avvikling av rentesikringsavtaler på NOK 1 milliard ga en merkostnad i 2022, og er forventet å gi en tilsvarende besparelse i 2023 og 2024.

# Trafikkbildet

Daglig registreres mer enn 1 million passeringer i våre 83 bomstasjoner. Her kan du se hvor det er mest trafikk.

## Heatmap

Oversikt over bomstasjoner med flest passeringer.



### TOPP 10 BOMSTASJONER

BOMSTASJON	PASSERINGER	ANDEL
E6 Alnabru	37 121 195	9,49%
Ring 3 Teisen	24 919 362	6,37%
Ring 3 Sinsenkrysset	24 461 975	6,25%
E6 Abildsø	23 419 503	5,99%
E6 Lodalen	20 454 834	5,23%
E6 Furuset	18 290 111	4,68%
E18 Bygdøylokket	13 807 846	3,53%
E18 Maritim	12 224 589	3,13%
E 18 hovedløp	11 119 828	2,84%
Ring 3 Gaustad	11 041 125	2,82%



Scan QR-koden for å se hele listen.

## Dette skjer når du kjører igjennom bomstasjonen

Bilister som kjører i vårt område skal være trygge på at alle passeringer registreres, faktureres og betales riktig. Det er grunnlaget for inntektene og samfunnets tillitt til Fjellinjen.

Mye er skjedd siden 2008 da Fjellinjen gikk bort fra å ha betjente bomstasjoner og myntinnkast. Da måtte man stoppe bilen, sveive ned ruten og betale før man kunne kjøre videre – med mindre man hadde et abonnement. Den gamle ordningen krevde mer enn 200 ansatte som satt i bua og betjente bomstasjonen.

I dag er manuell ekspedering og myntinnkast skiftet ut med avansert teknologi som registrerer passeringene automatisk. Kameraer er montert i begge kjøreretninger og de tar bilde av bilen både foran og bak. Registreringsnummeret er synlig på bildene.

Går det en gang- eller sykkelsti ved siden av bomstasjonen, er det også et kamera på disse småveiene. Det går derfor ikke an å snike i bommen.

### Fotografert og registrert i bomstasjonen

12-14 meter før du kjører igjennom bomstasjonen blir bilen fotografert og bilen og dens registreringsnummer registrert hvis du ikke har en brikke med gyldig AutoPASS-avtale.

Bilde av fører og passasjer blir sladdet av personvern hensyn. Mer om dette finner du i Fjellinjens personvernerklæring.

Deretter vil bomstasjonens sensor søke etter en AutoPASS-brikke i bilen som er registrert. Til slutt vil den sammenligne brikkenummeret på AutoPASS-brikken mot registreringsnummeret på bilen.

Hvis AutoPASS-brikken ikke samsvarer med registreringsnummeret, vil passeringen bli behandlet som en fullprispassering. Mer om dette nedenfor.

Informasjonen blir overført til et nasjonalt datakjernesystem for bomstasjoner. Systemet eies og driftes av Statens vegvesen.

For å lese AutoPASS-brikker benytter Fjellinjens bomstasjoner seg av DSRC-teknologi. Det står for Dedicated Short Range Communication og er en trådløs kommunikasjonsløsning over radiobølger som gjør at bombrikkene kommuniserer med brikkeleser. Denne dekker en sone på 12 meter fra bomstasjonen og hele veibredden.



# 20%

med AutoPass avtale får man 20% rabatt per passering gjennom bomringene



### Dette skjer med AutoPASS-avtale

Har den registrerte bilen en gyldig AutoPASS-avtale, vil det nasjonale kjernesystemet finne ut hvilket selskap du har AutoPASS-avtale med.

Alle passeringer blir registrert som en transaksjon. Dermed går det en melding om registreringen med tid, sted og pris til selskapet du har AutoPASS-avtale med. I samme melding får utstederselskapet også beskjed om rabatt på passering, månedstak og timesregel.

Er brikken tom for batteri eller lignende, vil du fortsatt få AutoPASS-rabatten din. AutoPASS-avtalen er knyttet til registreringsnummer og kameraene vil kjenne igjen AutoPASS-avtalen på bilens registreringsnummer.

Med AutoPASS-avtale går alt automatisk, og du får regningen av ditt utstederselskap. Utstederselskapet betaler pengene videre til bompengeselskapene, men beholder 1,75 prosent i utstedergodtgjørelse. Procentsatsen er vedtatt i forskrift.

### Ingen AutoPASS-avtale = Fullprispassering

Kjøretøy uten AutoPASS-avtale regnes som en fullpris-passering. Det er bompengeselskapene selv som tar seg av fakturering og innkreving fra bilister som skal betale fullpris.

Timesregel og månedstak gjelder ikke for fullpriskunder. De får heller ikke 20 prosent rabatt per passering som man gjør med AutoPASS-avtale.

Her er prosessen litt annerledes enn med AutoPASS-brikke. Bildene av bilen som blir tatt, går igjennom det samme datasystemet som bilene med AutoPASS-brikke, men blir silt ut i en annen prosess hvor bildene blir kjørt igjennom en automatisk bildegjenkjenningssystem som også er koblet opp mot Statens vegvesens kjøretøysregister.

Ved tvilstilfeller blir det manuell gjennomgang hvor fysiske personer gjennomgår bildet.

Det er eieren av bilen som blir fakturert for passeringen i bomstasjonen.

# Varige endringer i trafikkbildet etter COVID-19

12 .februar 2022 ble alle smitteverntiltak opphevet. Trafikken er likevel ikke blitt den samme som den var før korona.

Koronapandemien påvirket samfunnet i betydelig grad. Det gjaldt også for trafikken i Fjellinjens bomstasjoner som hadde en reell trafikknedgang på mellom 8 og 9 prosent i 2020.

– Korona med tilhørende nedstengninger og gjenåpninger, påvirket trafikken i våre bomstasjoner ganske så betydelig. Nå har vi levd en stund etter pandemien og vi kan dermed få et bedre overblikk over hvilke endringer som er varige og ikke, sier Stian Strøm Arnesen, Fjellinjens trafikkanalytiker.

Smitteverntiltakene ble opphevet 12. februar 2022. Fjellinjens trafikkanalytiker ser på trafikkmønsteret i bomstasjonene at pandemien har ført til varige trafikkendringer.

## Markant økning i helgene

– Hvis vi ser på en vanlig uke sent i august, så ser vi tydelig at helgetrafikken utmerker seg med et varig høyere nivå etter korona sammenlignet med før. Sammenligner vi en vanlig uke sent i august 2019 med samme uke i 2022 er økningen i helgetrafikken på 10 prosent.

Fjellinjens trafikkanalytiker vil ikke trekke konklusjoner om hvorfor, men har sine hypoteser:

– Generelt i helgene ser vi en marginalt høyere økning på lørdager enn søndager. Det er vanskelig å trekke klare konklusjoner ut fra dette, men en hypotese kan være at folk både bruker bil mer til helgehandling og når de skal ut på aktiviteter og turer i helgene, avslutter Stian Strøm Arnesen.

Trafikkanalytiker  
Stian Strøm  
Arnesen  
Foto: Nicolas  
Tourenc.

## Trafikk før og etter Covid-19

Antall passeringer. Tall hentet fra November (uke 45). Tall i tusen.



# En teknologidrevet organisasjon

Fjellinjens administrerende direktør venter et teknologisk kvantesprang som vil by på utfordringer innen personvern og informasjonssikkerhet i årene som kommer.

Fjellinjen har vært igjennom en transformasjon de siste årene. I 2019 overtok Fjellinjen ansvaret for drift- og IT-systemer av bomstasjonene av Statens vegvesen.

På samme tid ble også selskapets utsteder-virksomhet skilt ut i eget selskap og i 2020 solgt til Fremtind Service. I utstedervirksomheten lå ansvaret for AutoPASS-avtaler, brikkedistribusjon og fakturering for bompaseringer.

– Fra å være et selskap som primært drev med kundebehandling, er vi blitt en rendyrket teknologidrevet organisasjon. Hos oss ligger også ansvaret for finansiering, låneopptak og økonomisk forvaltning av midler til vei- og kollektivutbyggingen i Stor-Oslo gjennom Oslopakke 3, forklarer Oddaker.

## Full skalerbar driftsmodell

Det har krevd at selskapet har måtte bygge en organisasjon på egne ressurser med høy kompetanse innen teknologi og finans. Nå er Fjellinjen rigget med en fullt skalerbar driftsmodell og verdikjede, mener selskapets administrerende direktør.

– Man skal lete lenge for å finne et selskap med så få ansatte som har en inntektsstrøm på over fire milliarder kroner i året. Hadde antallet passeringer doblet seg over natten, ville Fjellinjen håndtert dette med samme antall ansatte. Jeg kommer ikke på noe annet selskap som er så skalerbare som oss.

## Heldigital verdikjede

Heldigitalisering av verdikjeden i alt Fjellinjen foretar seg, har vært nøkkelen for selskapets

transformasjon siden 2019. Fjellinjen er avhengig av teknologi for å sikre at oppgavene blir korrekt og effektivt utført.

Eksempler på teknologi Fjellinjen baserer seg på er alt i fra passeringsregistrering, bildebehandling og signalprosessering for å sikre korrekt registrering og prissetting.

– Fjellinjen sitter på mye sensitiv informasjon. Derfor er informasjonssikkerhet og personvern innebygget i alle systemene våre. Vi må sikre at opplysninger ikke kommer på avveie hos uvedkommende. Vi må også sikre oss mot intrikat økonomisk svindel og cyberangrep. Dette er kontinuerlig arbeid.

## Venter teknologisk kvantesprang

De neste årene står bompengebraansjen foran flere endringer. Dagens bompengeteknologi med fysiske AutoPASS-brikker er 20 år gammel. Fjellinjens administrerende direktør venter et teknologisk kvantesprang de neste årene.

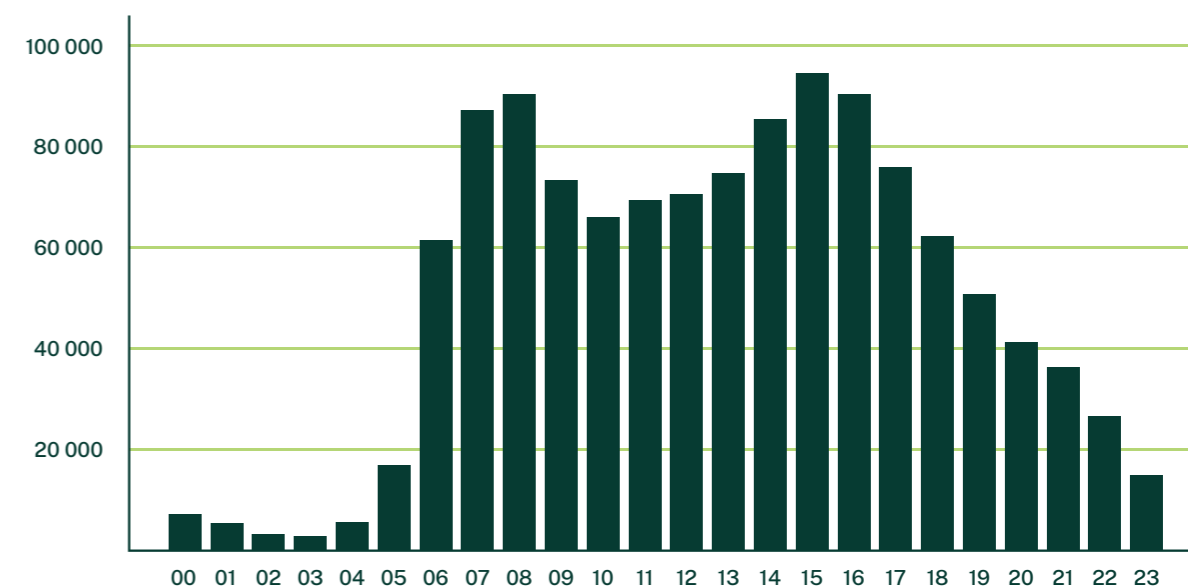
– Dagens teknologi møter ikke fremtidens krav. Dette må vi rigge oss for. I fremtiden vil man utnytte mulighetene i 5G-nettet. Det vil by på flere utfordringer rundt personvern og informasjonssikkerhet.

Hos myndighetene pågår det også et utredningsarbeid om veibruksavgift i Norge. Også her tror Janne Oddaker at bompengeselskapene vil spille en viktig rolle i form av en kombinasjon av veiprisering og bomstasjoner.

– Årene som kommer vil bli svært spennende, og jeg har som ambisjon at Fjellinjen skal være helt i front når det kommer til ny teknologi, avslutter Janne Oddaker.

## Passeringer i løpet av døgnet

Uke 45 2022





# Motstand og holdninger til bompenger

Fjellinjen har intervjuet Oslos største bompengemotstander og sett på forskning på feltet. Det gjør vi for å belyse og nyansere debatten om Fjellinjen og vår virksomhet.

Allerede før Fjellinjens Bomstasjoner ble tatt i bruk 1. februar 1990 var det stor motstand mot bompenger i Oslo.

Natt til 1. desember i 1989 ble en av bomstasjonene sprengt i luften. Dagbladet omtalte at det var «Grorudgeriljaen» som stod bak bombeattentatet.

Ved kommunevalget i 2019 var bompenger et av de viktigste valgkamptemaene Folkeaksjonen Nei til Bompenger (FNB) 5,8 prosent av stemmene i Oslo.

I denne årsrapporten har vi intervjuet Cecilie Lyngby, partileder og bystyrepresentant i Folkets Parti (FNB).

Intervjuet med Cecilie Lyngby har hun selv godkjent etter gjennomlesing.

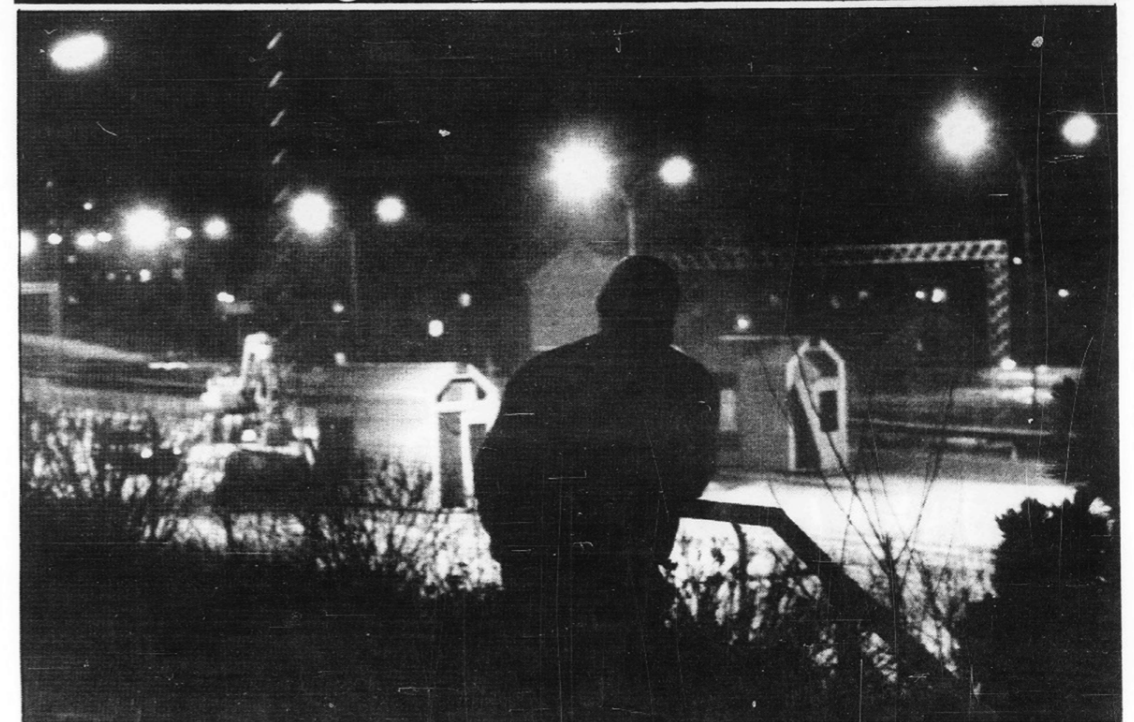
## Forsket på bompengemotstand

I 2020 ble det også publisert en forskningsrapport om bompengemotstand i storbyene av forskningssenteret Include. Den ble finansiert av av UiO:Energy.

I denne årsrapporten har vi også snakket med Tora Voll Dombu som har forsket på bompengemotstand i storbyene.

Vi vil også se på den ferske PROSAM-rapporten for 2022 som tar for seg holdninger til bompenger.

## Grorud-geriljaen til Dagbladet:



– Det ligger sprengstoff under to av bomstasjonene, og vi er klar til å detonere det, sier «Sverre» – talsmannen for Grorud-geriljaen som bekjemper bomringen rundt Oslo. (Foto: Ole C.H. Thomassen)

# -VI KAN SPRENGE TO BOMSTASJONER

Grorud-geriljaen er klar til å sprengre bomringen rundt Oslo. Dynamitt-ladningen som ble avfyrt mot en bomstasjon natt til i går var bare en beskjeden generalprøve – utført av et overvrig medlem.

### Av HANS-CHR. VADSETH

– Den var bare en liten fyr i forhold til ladningene vi har plassert ut. Men vi er lite bekymret for at ladningene ikke skal utløse.

Han er talsmann for de fanatiske bomring-motstanderne som på folkemunne har fått tilnavnet Grorud-geriljaen. Sent i går kveld møtte han Dagbladets medarbeider et sted i utkanten av Oslo.

### Bombene på plass

– Vi har lagt ut sprengstoffet allerede. Det ligger nedgravd i grunnen under to av bomstasjonene i det nordre Oslo. Vi er klar til å detonere dem, sier Sverre.

Han understreker at geriljaen ikke ønsker å skade mennesker, men å anrette så stor skade som mulig på bomstasjonene.

– Det er derfor vi beklager sprengningen som skjedde i går. Den kunne ha skadet mennesker. Det er ikke vårt ønske, sier han.

### Muldvarper

Sverre er valgt av de andre 35 som utgjør geriljaen til å være talsmann for gruppen. Blant medlemmene hevder han at det også finnes to som til daglig har sitt arbeid med bygging av bomringen.

– Disse har vært med å legge ned sprengstoffet og gjort det slik at det skal utrette mest mulig skade på bomstasjonene. Når vi detonerer ladningene, kommer de til å gjøre svært store skader.

– Vi håper i det lengste at det i all skal geriljaen ha gravd ned 400 gram av det plastiske sprengstoffet Semtex ved to av bomstasjonene. Det ligger i små plast-konvolutter om lag 60 centimeter under bakken, sammen med tilknytningen som skal få elektrisiteten til å virke.



Dynamitt-sprengningen mot en bomstasjon i Oslo natt til i går var et ubehagelig møte for Dagbladets medarbeider på et sted i Oslo. (Foto: Ole C.H. Thomassen)

ikke skal bli nødvendig å utløse bombene. Men hvis myndighetene holder fast på den sinnssyke løsningen de legger opp til, kan vi bli nødt til å gjøre det for å vise at vi mener alvor, sier Sverre.

hadde vært kollektivtilbud til oss. Men det finnes ikke. Vi som er nødt å bruke bil straffes for det, mens de som tilfeldigvis bor litt lenger mot sentrum slipper, sier han.

## Anonym

«Sverre» – Grorud-geriljaens talsmann – vil naturlig nok være anonym.

Men for å bevise at han har tilknytning til bombetruslene, er han blant annet i stand til å gi detaljer om sprengningen natt til i går – detaljer som ikke er kjent for offentligheten.

– Sprengstoffet som ble brukt var geonitt. Det kan politiet bekrefte, sier han.

Han understreker at sprengningen der ikke skjedde i regi av hans liga, men at det var et enslig medlem som gikk over streken.

«Sverre» avslører også detaljer om bomring-byggingen og om arbeidet som er skjeidd foreløpig – detaljer som bare kan komme fra folk som har fulgt arbeidet i detalj.

### Fjernstyrt

Bomringen rundt Oslo åpner 1. februar. Sverre utelukker ikke at bombene vil være detonert før den tid, men sier at geriljaen også kan vente.

Bombene kan utløses ved hjelp av en fjernstyrt detonator. Men den som står med utløseren, kan ikke være mer enn 100 meter fra sprengstedet.

– På den måten kan vi være sikre på at det ikke folk til stede når det smeller, sier han.

### Ny ordning

Samtlige medlemmer av geriljaen er bosatt i Oslo, men i deler av hovedstaden som faller utenfor bomringen. Det vil si at de blir nødt å betale for hver tur inn mot sentrum av byen. For Sverre betyr det at han må betale for å kjøre den korte veien til arbeid lengre ned i Grorud-dalen.

– Vi skulle ikke klaget om det hadde vært kollektivtilbud til oss. Men det finnes ikke. Vi som er nødt å bruke bil straffes for det, mens de som tilfeldigvis bor litt lenger mot sentrum slipper, sier han.

Natt til 1. desember i 1989 ble en av bomstasjonene sprengt i luften. Dagbladet omtalte at det var «Grorudgeriljaen» som stod bak bombeattentatet, men dette viste seg ikke til å stemme. 6 måneder senere ble gjerningsmannen tatt – en 35 år gammel mann.

# Ønsker bomfritt veialternativ

Oslos største bompengemotstander kunne gitt tommelen opp for bompenger på en betingelse.

– Jeg har alltid hatt en forkjærlighet for biler, og elsker når det smeller bak i potta, sier Cecilie Lyngby, leder av Folkets Parti FNB, tidligere Folkeaksjonen Nei til Bompenger og bystyrerepresentant i Oslo.

Takstøkningene i Fjellinjens bomstasjoner i 2017 fikk henne til å tenne på alle plugger. Hun opprettet Facebook-siden «JA til miljø, NEI til økte bompenger» som i dag har nesten 50 000 medlemmer.

– På den tiden ble jeg både skilt og mistet jobben. På toppen av det kom økte bompenger.

## – Bompenger var «fine»

To år senere ble hun valgt inn i bystyret i Oslo for Folkeaksjonen Nei til Bompenger (FNB) med 5,8 prosent av stemmene. Det var et tydelig signal fra frustrerte velgere som reagerte på at Stor-Oslo gikk fra 29 til 83 bomstasjoner og at elbil-eiere måtte begynne å betale bompenger bare måneder før kommunevalget.

– Før den dramatiske takstøkningen i 2017 så var jeg helt «fine» med bompenger. Det var en lav takst, og det var gratis å kjøre elbil i bomstasjonen. Folk som kjører mye, kunne investere i en elbil. På den tiden var det heller ingen krig mellom bilister og syklister, sier hun.

Cecilie Lyngby

**– Før den dramatiske takstøkningen i 2017 så var jeg helt «fine» med bompenger. Det var en lav takst, og det var gratis å kjøre elbil i bomstasjonen. Folk som kjører mye, kunne investere i en elbil. På den tiden var det heller ingen krig mellom bilister og syklister.**



Takstøkningene i Fjellinjens bomstasjoner i 2017 fikk henne til å tenne på alle plugger.  
Foto: Nina Holtan.

## Inntektskilde

Bompengemotstanderen mener det er provoserende at bilistene ikke får noe tilbake av bompengene som betales inn, men at de kun blir sett på som en inntektskilde.

– Bompenger er blitt en inntektskilde som kan brukes på «fancy» prosjekter i Oslopakke 3 som kommunen kan bryne seg med. 98 prosent går til sykkelveier og kollektiv. Bilister skal ikke betale for sykkelveier og kollektiv. For mange, meg inkludert går ikke hverdagen opp uten bilen. Det er ikke alle som kan sykle med to unger på disse el-lastesyklene. Politikken som føres favner kun de under 50 som er friske og raske.

## Gjør folk mindre sosiale

Selv bruker hun omtrent 1600 kroner i måneden på bompenger. Summen gir ikke det hele bildet av de faktiske kostandene som bompenger fører til, mener hun.

– Bompenger fører til at alt blir dyrere. Ikke bare for de som får regningen, men også håndverkere og servicebransjen legger til bompengene i sine regninger. Bompenger gjør også folk mindre sosiale. Det samme gjør parkeringsutgifter. Man kan ikke reise noe sted uten at det koster minst en hundrelapp.

## Vil ha bomfritt veialternativ

Cecilie Lyngby er sterk motstander av bompenger og ser ingen fordeler med bompengene slik den er i dag. Hun mener det er problematisk at det ikke finnes alternative veier rundt Oslo uten bompenger.

– Jeg skjønner ikke hvorfor de har lagt hovedfartsåren igjennom Oslo sentrum. Hvis man bygger et alternativ som avlaster sentrum, kan jeg akseptere bompenger for å finansiere veien. Men da skal bommen vekk når veien er ferdig finansiert.

## Unyansert om bompeng bruk

Fjellinjens økonomidirektør mener NAF er unyanserte når de hevder at 20 prosent av bompengene forsvinner i renter og administrasjon.

I august slapp NAF en pressemelding hvor de skrev at på ti år har 21 milliarder kroner betalt inn i bompenger gått til finans- og administrasjon. Det tilsvarer 1 av 5 bompengekroner.

– Hvorvidt finansiering med bompenger er riktig eller ikke er et politisk spørsmål, og det har ikke vi som bompengeselskap noen synspunkter på. Men all finansiering, enten ved bruk av oppsparte midler eller opptak av lån, har en kostnad. Det blir derfor unyansert av NAF å hevde at 1 av 5 kroner betalt inn i bompenger forsvinner i renter og administrasjon, sier Magne Liestøl Larsen, Fjellinjens økonomidirektør.

### Utenlandske kjøretøy tar sin andel av regningen

Bompengeselskapenes utgifter til lønn og administrasjon dekkes i stor grad av utenlandske kjøretøy som passerer i bomstasjonen.

– Det påløper utgifter til all innkreving av skatter og avgifter. Dagens ordning for bompenginnkreving innebærer at utenlandske bilister må betale, og dermed blir en stor andel av kostnadene ved å kreve inn bompenger dekket på denne måten. Dersom samferdselsprosjektene som i dag finansieres av bompenger ble finansiert over statsbudsjettet ville ikke utenlandske bilister bidratt med sin andel, utdyper Liestøl Larsen.

### Finansiering har en kostnad – uansett kilde

Rentekostnader er den største utgiften for de regionale bompengeselskapene, men Fjellinjens økonomidirektør mener NAF må ha sett seg blind på høye rentekostnader, fremfor å regne på den faktiske differansen mellom statlige lånevilkår og bompengeselskapenes lånevilkår. Da ville tallene sett helt annerledes ut.

– Det er et politisk valg å lånefinansiere bompengeprojektene. Skulle staten finansiert bompengandelen over statsbudsjettet, slik NAF foreslår, uten å fortrenge andre satsningsområder eller å øke skattene på f.eks. lønn og formue med ca. 4,5%, er det to alternativer. Uttak fra oljefondet, som ville gitt et fremtidig tap i avkastning, eller lån. Staten har en høyere kredittverdighet enn bompengeselskapene, og kan låne til en lavere rente. Det faktiske tapet blir da forskjellen på rentekostnadene mellom staten og bompengeselskapene, og dette utgjør bare en brøkdel av de 21 milliarder kronene som NAF hevder forsvinner, sier Fjellinjens økonomidirektør.

Og fortsetter: – En av fordelene med bompenger er at det gir en klar sammenheng mellom bruk og nytte, både for de som benytter strekningsbaserte prosjekter, og for bypakker, hvor både trafikkregulering og finansiering av alternative transportmåter er viktige virkemidler for å skape gode trafikkløsninger.



## NAF: Én av fem bompeng-kroner forsvinner

31.8.2022 07:00:00 CEST | [NAF](#)

Del

På ti år har 21 milliarder kroner betalt inn i bompenger gått til finans- og administrasjon. Det tilsvarer én av fem kroner betalt av bilistene. - Bompenger er en ekstremt kostbar måte å finansiere samferdsel på, sier Ingunn Handagard, pressesjef i NAF.



Nå som rentene stiger frykter NAF at en enda større andel av bompengene vil gå til å betale renter, framfor å betale vei.

- Ikke bare kan bompenggjelda vi allerede har bli dyrere. Planlagte bomprosjekter vil også få høyere renter, sier Handagard.

### Bompengene finner ikke veien

En av fjorårets mest omtalte bompengesaker, var NAFs utspill om at 1 av 5 bompengekroner forsvinner i finanskonstanter og administrasjon. Pressemeldingen fikk bred dekning i flere medier.

## Opplever lite nytte av bompengene som betales inn

Tora Voll Dombu har forsket på bompengemotstand i storbyene. Konklusjonen er at mange opplever at de får lite igjen for bompengene som betales inn.

Samfunnsgeograf Tora Voll Dombu har forsket på bompengemotstand. I 2020 publiserte Include –Forskningssenter for sosialt inkluderende energiomstilling ved Universitetet i Oslo hennes forskningsrapport om bompengemotstand i storbyene.

Konklusjonen i forskningsrapporten var at mange innbyggere i Oslo opplever at de får for lite igjen for bompengene som betales inn.

–De opplever for lite nytte av pengene som betales inn. Mange har nok en forventning at veien de kjører på er den som blir oppgradert. Man har ikke klart å synliggjøre hele pakken og alle tiltakene som bompengene går til. For mange er det nok vanskelig å akseptere at store tiltak som Fornebubanen og nytt signalsystem tar lang tid å fullføre, sier Tora Voll Dombu.

### Stor avstand til Fornebubanen

I rapporten skriver hun at særlig i Oslo øst oppleves ikke den indirekte nytten av bompenger som god nok.

–For dem er Fornebubanen fjernt både geografisk og i mental avstand, og noe av kritikken går på at “ingen” sykler i Groruddalen, forklarer hun.

Dette, sammen med de store takstøkningene og en økning fra 29 til 83 bomstasjoner rett før valget i 2019, mener hun banet vei for Folkeaksjonen Nei til Bompenger (FNB) som fikk 5,8 prosent av stemmene ved valget i Oslo. Majoriteten av stemmene lå i Oslo Sør og Oslo Øst.



## 83 bomstasjoner

I 2019 ble det en økning fra 31 til 83 bomstasjoner, samt en takstøkning



I 2020 ble Tora Voll Dombu sin forskningsrapport om bompengemotstand i storbyene publisert. Foto: Privat.

–Det var en forferdelig dårlig timing på de politiske vedtakene. Jeg tror det er flere politikere som angrer på det. Ser vi på meningsmålingene nå, har FNB nærmest forsvunnet. De har ikke fått gjort noe med bomstasjonene. Derfor var nok valgresultatet i 2019 et blaff i tiden. Det ble en protest hvor mange følte de måtte si ifra og bruke utestemme, utdyper forskeren.

### Endret retorikk

I rapporten skriver hun at den politiske retorikken har endret seg siden bompenger ble innført til i dag.

«I alle de fire byområdene har det vært en overgang i hensikt og retorikk i bompengepolitikken, fra å skulle løse trafikale problem i hovedsak forårsaket av privatbilisme, til å bli en løsning på sammensatte utfordringer for samferdsel i stort, bymiljø og klima», skriver hun i forskningsrapporten.

### Steile fronter

Tora Voll Dombu mener også at frontene mellom ulike trafikantgrupper er blitt steilere.

–Det er tøff retorikk og veldig svart-hvitt mellom bilister og syklistene. Det er ingen som kjører bil til alt de skal, samtidig er det heller ingen som sykler over alt hvor de skal. Man benytter seg av ulike transportmidler. Når jeg kjører bil, tenker jeg at det er best at alle andre tar bussen. Jeg tror mange hadde hatt godt av å se helheten når det kommer til mobilitet, avslutter hun.

## Bompenggeordningen har stor støtte i befolkningen

Støtten til bompenggeordningen i Oslo-området er høy. Problemet er at nesten ingen innbyggere vet hva bompengene brukes til.

Hvert år publiserer PROSAM, som er et samarbeid for bedre trafikkprognoser i Oslo-området en årlig holdningsundersøkelse om bomstasjoner, trafikk og kollektivtilbud.

2022-undersøkelsen viser at støtten til bompenggeordningen er stor. Hele 55 prosent av befolkningen i Oslo og nærliggende kommuner svarer at de er positivt innstilt til bompenggeordningen i området. Støtten har ligget jevnt over 50 prosent de siste årene.

### Tydelig mål fra Fjellinjen

I undersøkelsen kommer det også frem at kjennskapen til hva bompengene faktisk brukes til, er lav. Bompenger fra Fjellinjen finansierer prosjekter i Oslopakke 3 som går til kollektiv, sykkel-og gange.

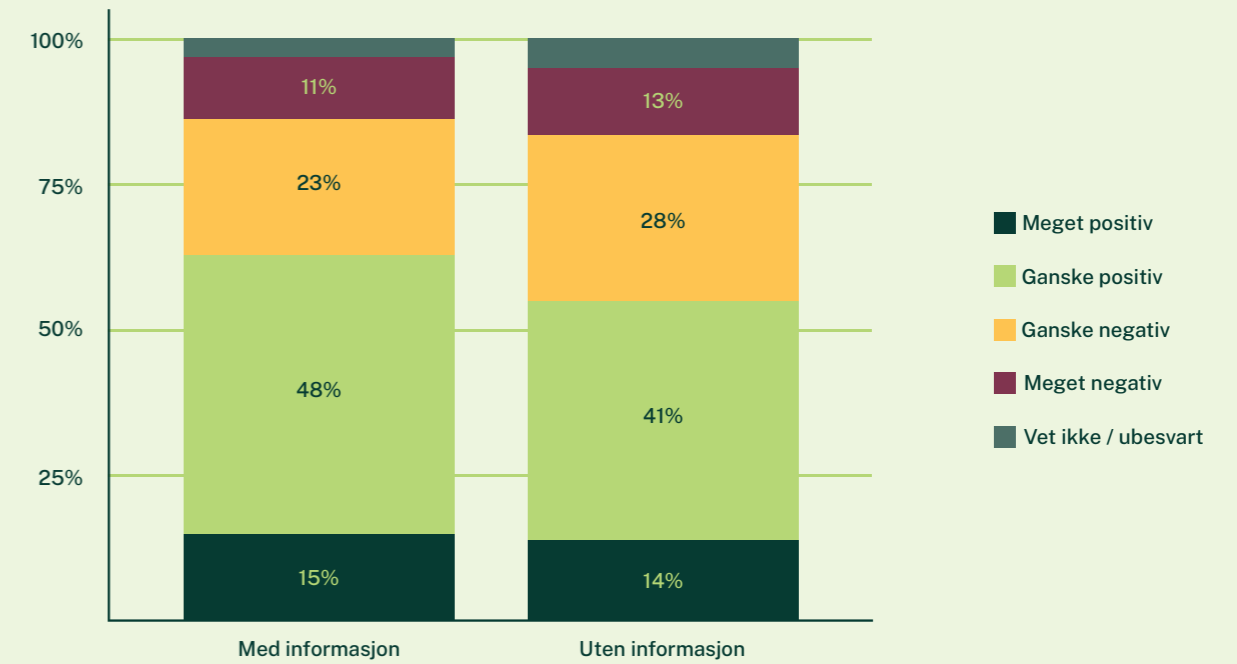
I PROSAM-undersøkelsen oppgir halvparten at bompengene går til veibygging, mens 14 prosent går til å styrke kollektivutbyggingen. Bare 5 prosent svarer at det finansierer Oslopakkene.

Etter at respondentene har gitt sitt svar i undersøkelsen, er de blitt fortalt hvordan bompengene faktisk brukes. Etter å ha fått denne informasjonen, øker andelen som er positivt innstilt til bompenger til 63 prosent, og andelen som er negativt innstilt reduseres til 34 prosent – ned fra 41 prosent.

– Å øke kjennskapen og kunnskapen til hva bompengene faktisk går til er en viktig oppgave i Fjellinjens kommunikasjonsarbeid. Vi har satt oss et tydelig mål for kommunikasjonsarbeidet i 2023 om å bidra til økt kjennskap om hvordan bompengene brukes, sier Arne-Petter Lorentzen, kommunikasjonsrådgiver i Fjellinjen.

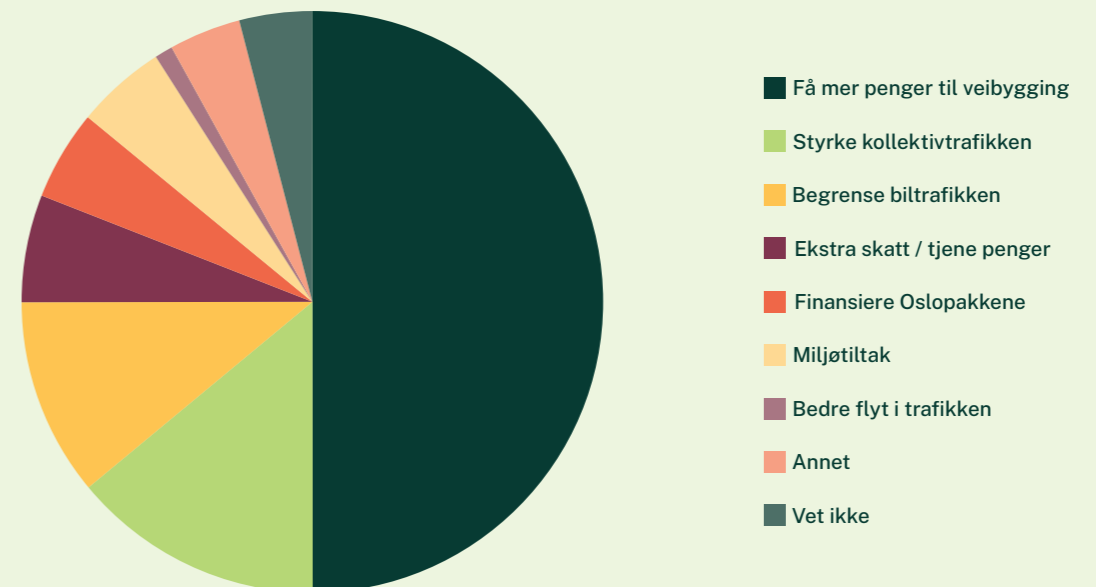
## Holdninger til bompenggebruken

Før og etter informasjon om hva bompengene brukes til



## Oppfatninger om hvorfor man skal betale bompenger

Hvorfor tror du man må betale bompenger i Oslo-området?



# Styring



## Fjellinjens virksomhet og eierstyring

### Fjellinjens oppgave

Fjellinjen krever inn bompenger i Oslo og Viken som finansierer fremtidens trafikkløsninger i Stor-Oslo gjennom Oslopakke 3.

Målet med bompengordningen i Oslo og Viken er å finansiere prosjekter som gjør at veksten i persontrafikk tas med kollektiv, sykkel og gange. Derfor går 98 prosent av bompengene i Oslopakke 3 til finansiering og drift av kollektivtransport, gang- og sykkelveier.

Siden starten i 1990 har bompenger bidratt til å gjøre Rådhusplassen i Oslo bilfri og flyttet trafikken i Bjørvika i tunnel under bakken som har skapt en helt ny bydel.

Fjellinjen har finansiert en storstilt kollektivsatsing som omfatter blant annet utbygging av T-baneringen og Lørenbanen. Bompenger har også finansiert nye T-banetrokker og trikker, samt flere nye bussterminaler og kollektivknutepunkt i Oslo og Viken.

I årene som kommer skal midler fra Fjellinjen blant annet bidra til å bygge Fornebu-banen og nytt signalsystem for T-banen.

### Eierstyring og selskapsledelse

Fjellinjen AS er et regionalt bompengeselskap, organisert som et aksjeselskap, og er eid av Oslo kommune (60 prosent) og Viken fylkeskommune (40 prosent).

Styret i selskapet består av fem aksjonærvalgte medlemmer, samt ett medlem valgt av og blant de ansatte. Det er etablert en valgkomité som innstiller styrekandidater på valg. Fjellinjen har sitt kontor i Oslo. Selskapet gir ikke aksjeeierne økonomisk utbytte. Selskapet har fastsatt styrende dokumenter for å klargjøre rollefordeling mellom eiere, styret og administrasjonen og etablere rammer for hvordan selskapet ledes og styres. Innenfor rammene i vedtektene har selskapet utarbeidet mål og strategier for virksomheten.



## 60/40

Fjellinjen AS er eid av Oslo kommune (60 prosent) og Viken fylkeskommune (40 prosent)

### Virksomhet

Fjellinjen registrerer omkring 32 millioner passeringer i måneden og har ansvaret for drift og utvikling av utstyr og programvare i 83 bomstasjoner i og rundt Oslo.

Innkrevning av bompenger er hjemlet i Veglova §27. Det er Stortinget som vedtar bompengeprojekter basert på lokalpolitisk initiativ og tilslutning fra kommuner og fylkeskommuner. Selskapet skal administrere innkrevningen, herunder også forvalte bompengemidler.

Fjellinjens rolle i bompengennekningen er regulert av overordnet bompengesavtale mellom Fjellinjen og Samferdselsdepartementet. Fjellinjen finansierer prosjekter i Oslopakke 3 som har som hovedmål at veksten i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Sentrale arbeidsoppgaver er innkreving og administrasjon av bompengemidler og låneopptak. Bompengetakstene fremgår av stortingsproposisjonene og kan senere justeres gjennom takstvedtak fattet av Vegdirektoratet.

Hver passering i en av Fjellinjens 83 bomstasjoner regnes som en transaksjon. Fjellinjen fakturerer utstederselskapene for kjøretøy med AutoPASS-avtale.

Kjøretøy med AutoPASS-avtale har følgende fordeler:

- 20 prosent rabatt per passering.
- Timesregel: Bilisten betaler kun for én bompasering i timen i området Indre ring og Osloingen, og én bompasering i timen ved Bygrensen.
- Månedregel: Bilisten betaler for maks 60 passeringer på Bygrensen, og maks 120 passeringer i Osloingen og Indre Ring.

Utstedergodtgjørelsen er i utstederforskriften fastsatt til 1,75 prosent pluss merverdiavgift av netto akseptert transaksjonsbeløp (bompenginntekten).

For kjøretøy uten AutoPASS-avtale, er det Fjellinjen som selv tar seg av fakturering og innkreving.

### Hva er Fjellinjens oppgaver som operatørselskap?

- Finansiere selskapets bidrag til Oslopakke 3 som selskapet har ansvar for gjennom låneopptak og effektive finansieringsløsninger.
- Kreve inn passeringsinntekt fra AutoPASS-utstedere.
- Kreve inn bompenger fra bilister som passerer en av Fjellinjens bomstasjoner uten AutoPASS-avtale.
- Drifte de tekniske løsningene i bomstasjonene.
- Forvaltning om fritak fra bompenger.
- Drifte og utvikle riktig utstyr og programvareløsninger relatert til system for brukerbetalning på vei, herunder løsninger for:
  - Registrering og identifikasjon av kjøretøy.
  - Transaksjonshåndtering og innfordring.



# Byvekstavtalen utløper i 2029

Byvekstavtalen og Oslopakke 3 er viktige for å nå nullvekstmålet, men nå nærmer avtalene seg slutten.

–Byvekstavtalen utløper i 2029. Det er krevende at vi ikke kjenner rammebetingelsene for byvekstsamarbeidet fra 2030. Uvissheten gjør at lokalpolitikere må vise varsomhet for å iverksette nye, store investeringer og prioritere nedbetaling av gjeld, sier Terje Rognlien.

Han er sekretariatsleder for byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3. Det er her porteføljestyringen av prosjektene som mottar bevilgninger fra bompenger, tilskudd fra staten og lokale parter ligger. Sekretariatet forbereder også anbefalingene for politiske vedtak om hvilke prosjekter som skal finansieres.

## Avventer avklaring

Rognlien mener det begynner å haste rundt avklaringer om forlengelse av Byvekstavtalen som utløper om 6 år i 2029 og Oslopakke 3-avtalen som utløper om 13 år i 2036. Sekretariatslederen har reist problemstillingen for Samferdselsdepartementet, og avventer svar.

–Det er ikke en lang tidshorisont når det kommer til planlegging, prosjektering og gjennomføring av store samferdselsprosjekter. Når vi ikke vet om vi har et avtaleinstitutt å forholde oss til etter 2036, må vi planlegge for at gjelden i eksisterende prosjekter er gjort opp før avtaleslutt.

## FAKTA

### Oslopakke 3-sekretariatet

Partene i Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 beslutter utbygging av de fleste kollektiv-, vei og sykkelprosjekter i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen.

Terje Rognlien leder Oslopakke 3-sekretariatet. Sekretariatet bistår styringsgruppen og ansvarlige parter i god styring av prosjektporteføljen i Oslopakke 3 og byvekstsamarbeidet.



Terje Rognlien mener at det er store samferdselsprosjekter som bør komme rundt midten av 2030-tallet for at man skal nå det politisk vedtatte nullvekstmålet, og at all vekst i persontrafikk skal tas med sykkel og gange.  
Foto: Arne-Petter Lorentzen.

Rognlien mener at det er store samferdselsprosjekter som bør komme rundt midten av 2030-tallet for at man skal nå det politisk vedtatte nullvekstmålet, og at all vekst i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

–Verken Oslo eller nye Akershus har økonomiske muskler til å nå nullvekstmålet uten disse avtalene. Derfor er det rimelig å anta det vil komme avklaringer i ny Nasjonal Transportplan (NTP) i 2024.

## Krevende finansiering

Det er Statens vegvesen som rekvirerer bompenger fra Fjellinjen på vegne av prosjektene i Oslopakke 3. De neste årene er drift av kollektivtransport, nytt signalanlegg til t-banen, utbygging av Fornebu-banen og oppgradering av Majorstuen stasjon de viktigste prosjektene som blir finansiert primært med bompenger og tilskudd fra staten. Oppgradering av Majorstuen stasjon skal blant annet sikre hurtigere av- og påstigninger slik at det blir kapasitet til alle Fornebu-avgangene gjennom t-banetunnelen.

–Det kommer til å bli krevende å få finansiert en ny T-bane sentrumstunnel dersom dette prosjektet fortsatt vil være aktuelt om noen år. Dette prosjektet er ikke mulig å realisere innenfor dagens økonomi.

## Tøffe forhandlinger

Rognlien opplever at sekretariatet får gehør for de faglige anbefalingene som sekretariatet kommer med. Til tider er det også tøffe forhandlinger. Sekretariatslederen trekker frem 2016-forhandlingene som blant de tøffeste. Da lå miljø- og tidsdifferensierte takster på forhandlingsbordet.

–Det var et stort sprik mellom de ulike aktørene. Jeg hadde ansvaret for å skrive avtaleutkastene. Siste helgen før den skulle vedtas satt jeg på hjemmekontor og fullførte avtaleteksten, kun avbrutt av mat og nødvendig søvn. Kunsten er å formulere en avtaletekst som ivaretar de politiske føringene for alle rundt bordet.



# Bompenger for en bedre by

Sirin Stav (MDG), byråd for miljø og samferdsel i Oslo mener bomringen har vært et gode for Oslo. Her er hennes hyllest til bompenger.

Bomringen har vært et gode for Oslo i mange år. Den har redusert biltrafikken, gitt oss gode sykkelveier og et av verdens beste kollektivtilbud. To av tre reiser i Oslo skjer uten bil. Bompengene har også lettet omstillingen til elektriske kjøretøy for folk og næringsliv.

Selv om mye går rett vei, er Oslo fortsatt, som andre storbyer, belastet med for mye biltrafikk. Hver dag blir rørleggere, elektrikere og næringstransporten stampende i kø med folk som skal kjøre matpakken sin til jobb. Hver dag spres det helsefarlige utslipp fra diesel- og bensinmotorer. Hver dag virvles det opp svevestøv og spres mikroplast fra bildekk. Hver dag må skolebarn og biler konkurrere om plass på veien. Noen dager er luften så forurenset at barn frarådes å leke ute. Vi er langt fra i mål.

## Bompenger gir mange fordeler

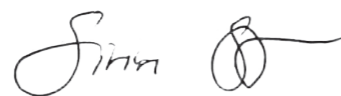
Slik vil vi ikke ha det. I to tiår har det derfor vært et mål, på tvers av skiftende byråd og regjeringer i ulike politiske farger, at biltrafikken i Oslo og andre storbyer må ned. Samfunnet må rett og slett sette en prislapp på den ulempen bilkjøring påfører en storby i form av kø, ulykker og forurensing. Det gjør vi med bompenger, slik at vi kan dempe biltrafikken. Miljø- og tidsdifferensierte takster bidrar i tillegg til en utskifting av kjøretøyparken og at flere unngår å kjøre i rushtiden slik at det blir mindre kø.

Samtidig sørger bompengene for et stadig bedre kollektivtilbud og flere og bedre sykkelveier for Oslos innbyggere. I Oslo og Viken bygges det nå flere store prosjekter som Fornebu-bane, nytt signalsystem for t-banen og oppgradering av Majorstuen stasjon. Alt dette finansieres av bompenger.

## Et godt virkemiddel

De som har minst å rutte med, har sjeldnere bil, og er de som er mest avhengige av å komme seg rundt til fots, på sykkel eller med kollektivtilbudet. Det bør være mulig for flest mulig, uansett økonomisk situasjon, å klare seg uten bil i hverdagen. I 2022 økte bomtakstene. Det gjør vi fordi vi ønsker å sikre billig og effektiv transport til alle.

Bompenger gir altså mindre utslipp og biltrafikk, renere byluft, tryggere skole- og sykkelveier, og et godt kollektivtilbud. I sum er bompenger det beste virkemiddelet vi har for å gi billig og effektiv transport for alle. Bompenger er nødvendig medisin for å regulere trafikken i Oslo og andre storbyer.



Sirin Stav



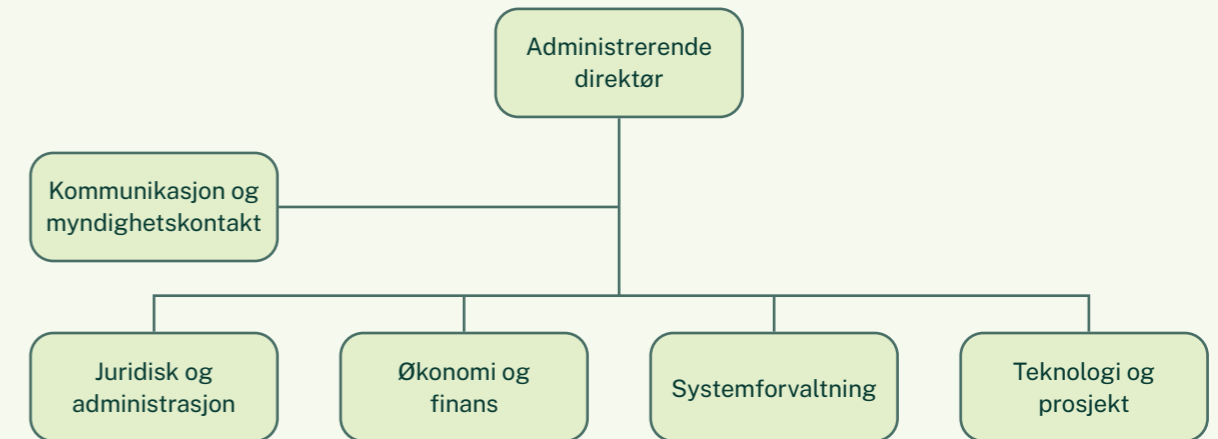
Sirin Stav (MDG), byråd for miljø og samferdsel i Oslo mener bomringen har vært et gode for Oslo. Her er hennes hyllest til bompenger. Foto: Nicklas Knudsen.

# Organisasjonen



Ledergruppen med (f.v.) administrerende direktør Janne Oddaker, økonomidirektør Magne Liestøl Larsen, juridisk direktør Katrine A. Furulund og direktør for systemforvaltning Jan Linnerud. Foto: Arne-Petter Lorentzen

# Organisasjonskart



## NØKKELTALL

27

Antall ansatte

5,9%

Sykefravær

56/44

Prosentvis fordeling menn/kvinner

0

Arbeidsskader

13

Gjennomførte anskaffelser

5,6 år

Gjennomsnittlig ansiennitet

886 613 kr

Gjennomsnittslønn

1

Permisjoner

# Årsberetning



## Styrets beretning

Bompengeselskapet Fjellinjen AS er lokalisert i Oslo og eid av Oslo kommune (60%) og Viken fylkeskommune (40%). Selskapets hovedoppgave er å bidra til å finansiere utbyggingen av et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og omegn. Selskapet har en avtalefestet rett til å kreve inn bompenger på vegne av Oslopakke 3. Oslopakke 3 er en overordnet plan for utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og omegn. Fjellinjens mandat for bompengeneinnkreving på vegne av Oslopakke 3 varer til 2036 og er forankret i Stortingsproposisjon 86 S (2016-2017), vedtatt i juni 2017.

### HOVEDTREKK

I 2022 hadde Fjellinjen et netto resultat før tildeling til vegprosjekter og kollektivtiltak på NOK 3 494 millioner, mot NOK 3 226 millioner i 2021. Bevilgningen til Oslopakke 3 i Statsbudsjettet for 2022 utgjorde NOK 2 554 millioner, og Statens vegvesen har i løpet av året rekvirert NOK 2 772

millioner fra Fjellinjen. Akkumulert bevilgede bompenger, som ikke er rekvirert av Statens vegvesen, er bokført som kortsiktig gjeld. Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen er redusert med NOK 218 millioner i 2022.

I 2022 økte trafikkvolumet i Fjellinjens bomstasjoner med 5,6% sammenlignet med 2021. Økningen skyldes i all hovedsak fravær av smitteverntiltak knyttet til koronapandemien fra medio februar og ut året. I perioden januar og februar er det estimert at trafikkvolumet var om lag 6,6% lavere enn normalt grunnet smitteverntiltak. I kroner er dette inntektstapet estimert til NOK 36 millioner. Samlet for årene 2020 og 2021 var det estimerte bortfallet av inntekter som følge av koronapandemien på NOK 560 millioner, noe som betyr et samlet tap relatert til pandemien på NOK 596 millioner.

I mars 2022 utstedte Fjellinjen for første gang et grønt obligasjonslån. Lånet var på NOK 500 millioner med fem års løpetid, og ble utstedt med



## 5,6%

I 2022 økte trafikkvolumet i Fjellinjens bomstasjoner med 5,6% sammenlignet med 2021.



basis i grønt rammeverk utarbeidet høsten 2021. Rammeverket er publisert på [www.fjellinjen.no](http://www.fjellinjen.no). Grønne obligasjonslån gir vanligvis lavere rente enn vanlige obligasjonslån. Obligasjonen ble tatt vel imot i markedet og Fjellinjen vurderer utstedelse av grønne obligasjoner som en attraktiv finansieringskilde.

Den 1. september ble det gjennomført en takstendring i Fjellinjens bomstasjoner. Takstene for lette biler ble økt, tunge gasskjøretøy ble unntatt bompenger og øvrige takster for tunge kjøretøy forble uendret. Takstendringen innebar også en samordning av takstene i alle bomringene slik at disse ble like.

#### UTVIKLING OG DRIFT

Totalt antall passeringer i 2022 var 391 millioner, hvorav 32,0 % var passeringer med elbiler mot en elbilandel i 2021 på 26,4 %. I 2021 ble det registrert 370 millioner passeringer. Trafikkvolumet økte med 5,6 % sammenlignet med 2021 og var for året 2022 på nivåer som anses som normale historisk sett.

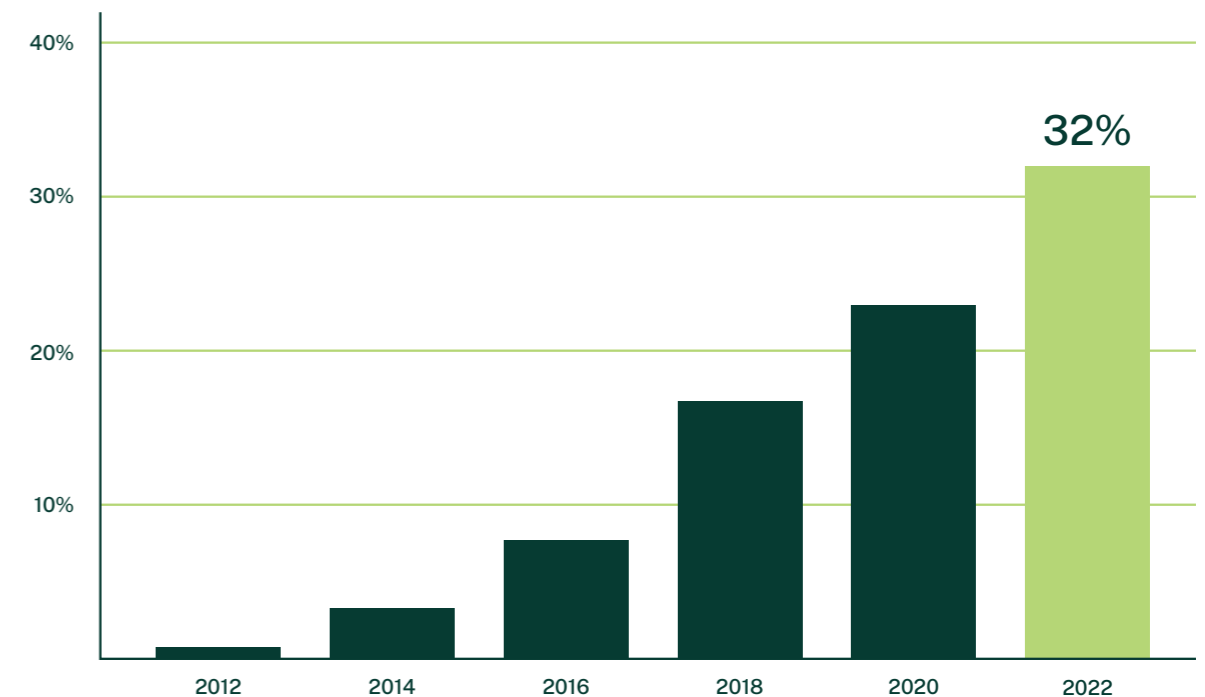
Etter salget av utstedervirksomheten i 2020 har Fjellinjen organisert virksomheten for ytterligere å sikre effektiv og korrekt innkreving av alle passeringer. Dette innebærer en kompetansedreining som er løst både gjennom nyrekruttering og videreutvikling av medarbeidere. Det ble etablert en egen kredittavdeling i begynnelsen av 2022 og rekruttert kompetanse for å forbedre innkrevingsprosessene.

Et viktig satsningsområde for kredittavdelingen er å øke identifiseringen av utenlandske kjøretøy og forbedre inndrivelsesprosessen for utenlandske fullprispasseringer. Fjellinjen og de øvrige norske bompengeselskapene mangler tilgang til tysk og nederlandsk kjøretøyinformasjon, og har derfor lav løsningsgrad på fordringer mot kjøretøyeiere i disse landene. Det har også vært lav identifikasjonsgrad av polske kjøretøyeiere de siste årene, men Fjellinjen har opplevd en stor forbedring på dette området ved utgangen av 2022.

Etter overtakelsen av ansvaret for deler av ny verdikjede for bompengeneinnkreving i 2021 har Fjellinjen økt fokus på informasjonssikkerhet.

## Elbilandel

Registrerte passeringer i bomringene



I juni 2022 ble Fjellinjen sertifisert etter ISO 27001-standarden, som er en anerkjent standard for informasjonssikkerhet. Det er i løpet av 2022 også innført tiltak for å sikre inntektsgrunnlaget, og ny løsning for overvåking og forvaltning av bomstasjonene ble implementert i desember.

#### REGNSKAP 2022

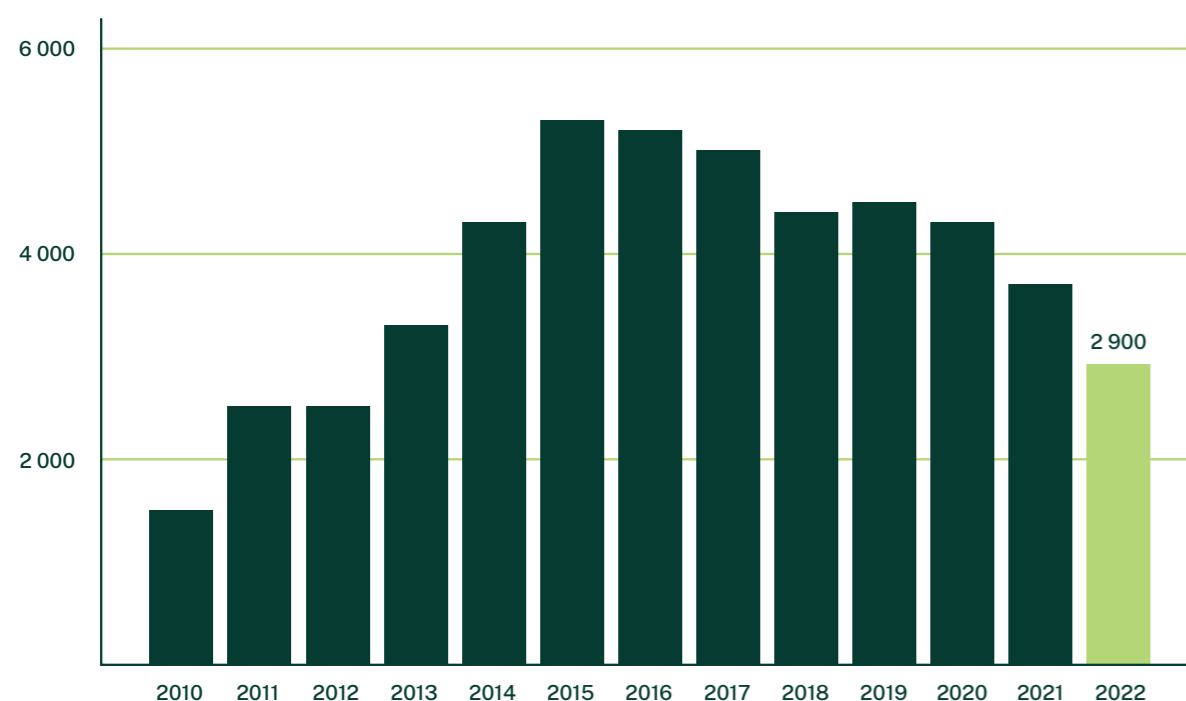
I 2022 utgjorde Fjellinjens totale driftsinntekter NOK 4 022 millioner, hvor passeringssinntektene utgjorde NOK 4 015 millioner av denne omsetningen. I 2021 utgjorde Fjellinjens totale driftsinntekter NOK 3 690 millioner, hvor passeringssinntektene utgjorde NOK 3 676 millioner.

Driftskostnadene utgjorde NOK 378 millioner i 2022, mot NOK 322 millioner i 2021. Med unntak av tap på fordringer, som har økt med NOK 79 millioner, har det vært en positiv kostnadsutvikling i 2022. Økningen i tap på fordringer skyldes en negativ utvikling knyttet til fullpriskunder. Fullpriskunder er kjøretøyeiere uten AutoPASS-avtale som Fjellinjen får et direkte kundeforhold til, og det er tre hovedårsaker til kostnadsøkningen.

1. Høyere omsetning mot fullpriskunder gir en økning i avsetning for tap på fordringer på NOK 38 millioner. Økningen skyldes i stor grad at antall utenlandske fullprispasseringer har økt med 57% fra 2021 til 2022. Økningen skyldes bortfall av koronarestriksjoner i 2022. I tillegg har AutoPASS-utstedere terminert et stort volum brukeravtaler med kunder som har betalingsutfordringer. Dette innebærer at disse blir fullpriskunder og Fjellinjen får et direkte kundeforhold til en stor gruppe kunder med allerede misligholdte krav.
2. Ved utgangen av 2022 har Fjellinjen endret sin modell for vurdering av tap på fordringer slik at det avsettes et høyere beløp for fordringer som er under 12 måneder gamle. Modellen bygger på historisk betalingsmønster og gir en mer korrekt avsetning over fordringens levetid. Økningen utgjør NOK 35 millioner.
3. Det har vært en økning i konstaterte tap på NOK 6 millioner sammenlignet med 2021, og antallet konkurser virker å være tilbake på samme nivå som det var før koronapandemien.

## Gjeldsutvikling

Beløp i hele millioner



Netto finansposter utgjorde et negativt beløp på NOK 150 millioner i 2022. Beløpet inkluderer kostnad for utkjøp av to fastrenteavtaler i desember 2022. I 2021 var netto finansposter negativ med NOK 142 millioner.

Resultat før avskrivning på innkrevingsretten i Fjellinjen AS endte på NOK 3 494 millioner i 2022, mot NOK 3 226 millioner i 2021.

Ved utgangen av 2022 utgjorde rentebærende gjeld i selskapet NOK 2 900 millioner, som er NOK 800 millioner lavere enn ved utgangen av 2021. Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen utgjorde NOK 1 102 millioner, redusert fra NOK 1 321 millioner ved utgangen av 2021, og består av bevilgede bompenger som ikke er rekvirert av Statens vegvesen.

Det har ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets utgang som er av vesentlig betydning for å vurdere foretakets stilling og resultat. Regnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift og styret bekrefter at denne forutsetningen er til stede.

### KONTANTSTRØMMER 2022

Kontantstrømmer generert fra operasjonelle og investeringsaktiviteter utgjør NOK 3 505 millioner. Selskapet har i 2022 redusert rentebærende gjeld med NOK 800 millioner. Statens vegvesen har rekvirert NOK 2 772 millioner i 2022. Ved utgangen av 2022 hadde Fjellinjen NOK 30 millioner innestående på bank.

### FINANSIELL RISIKO

#### Kreditrisiko

Selskapets fordringer er fordelt på to hovedkategorier, fordringer mot AutoPASS-utstedere og fordringer mot bilister uten AutoPASS-avtale. Inntekter fra AutoPASS-utstedere utgjør 82% av Fjellinjens passeringsinntekter, mot 85% i 2021. En AutoPASS-utsteder er en kommersiell aktør som krever inn passeringsinntekter på vegne av bompengeselskapene. AutoPASS-utstederne er forpliktet til å betale Fjellinjen inntektene fra alle registrerte passeringer hver måned. AutoPASS-utstederne må stille en påkravgaranti til bompenge-



# 82%

Inntekter fra AutoPASS-utstedere utgjør 82% av Fjellinjens passeringsinntekter.

selskapene tilsvarende en måneds omsetning. Denne garantien vurderes som tilstrekkelig til at det ikke er gjort avsetninger for forventet tap på fordringer mot AutoPASS-utstedere.

Bilister uten AutoPASS-avtale utgjør 18% av Fjellinjens passeringsinntekter, og en stor andel av disse har fått sin AutoPASS-avtale med en AutoPASS-utsteder oppsagt eller midlertidig sperret som følge av utestående betalingskrav. Disse bilistene utgjør en stor kundegruppe der ingen enkeltfordring utgjør en vesentlig andel av totalen. Fjellinjen AS vurderer kontinuerlig forventet tap mot denne kundegruppen og gjør en avsetning for forventet fremtidig tap i regnskapet. Denne kundegruppen består også av utenlandske bilister som ikke har en AutoPASS-avtale. Alle tunge kjøretøy i næring er imidlertid pålagt å ha en AutoPASS-avtale. Dette gjelder også for utenlandsk tungtransport i næring. Fjellinjen har ikke registrert tap av inntekt mot AutoPASS-utstedere siden markedet ble kommersialisert i 2020.

Fjellinjen har motpartsrisiko mot banker i forbindelse med innskudd og rentebytteavtaler. Denne risikoen oppfattes som lav fordi man kun benytter finansinstitusjoner med tilfredsstillende kredittrating.

#### Renterisiko

Selskapets rentebærende gjeld utgjorde NOK 2 900 millioner pr. 31.12.2022. Av dette var 57% sikret til fast rente. For å sikre en forutsigbar kontantstrøm til Oslopakke 3 har selskapets finanspolicy krav om at en viss andel av selskapets rentebærende gjeld skal sikres til fast rente.

#### Likviditetsrisiko

I begynnelsen av 2022 var det fremdeles likviditetsrisiko knyttet til tiltak som følge av koronapandemien. Denne risikoen er ikke forventet fremover. Selskapet forventer en fortsatt positiv utvikling i likviditeten gjennom 2023 på bakgrunn av allerede innført takstøkning 1. september 2022 og en planlagt takstøkning 1. januar 2024. Standard & Poor's opprettholdt i juni 2022 sin kredittrating av Fjellinjen med AA og «Stable Outlook». Fjellinjen vurderer likviditeten som solid.

Selskapets obligasjons- og sertifikatlån utgjør henholdsvis NOK 2 500 millioner og NOK 400 millioner ved utgangen av 2022. Obligasjonslånene forfaller over en periode på fem år. Fjellinjen har en kassekreditt med ramme på NOK 500 millioner som var ubenyttet ved årsskiftet. Statens vegvesen har i Finansieringsavtale inngått med Fjellinjen bekreftet at Fjellinjens rentebærende gjeld har høyere prioritet enn kortsiktig gjeld til Statens vegvesen.

#### Markedsrisiko og annen risiko

Koronapandemien med tilhørende smitteverntiltak utgjorde en risiko for trafikkinntektene. Beregnet tap av trafikkinntekter som følge av dette utgjorde NOK 36 millioner i januar og februar 2022. Etter opphør av smitteverntiltak 12. februar 2022 er den fremtidige risikoen knyttet til denne pandemien vurdert som minimal.

I 2015 hevet Statens vegvesen kontrakten med valgt leverandør for utvikling av en ny systemløsning for bompengeneinnkreving. Fjellinjen gjennomførte en nedskrivning av sin andel av investeringene i denne systemløsningen i 2015.



Lagmannsretten konkluderte i oktober 2022 med at Statens vegvesen uberettiget hevet avtalen, og Statens vegvesen ble dømt til å betale erstatning, saksomkostninger og forsinkelsesrenter. Dommen er anket av Statens vegvesen til Høyesterett og er per i dag ikke rettskraftig. Statens vegvesen viderefakturerer ikke egne saksomkostnader til bompengeselskapene. Fjellinjen har ikke avsatt for en eventuell erstatningssum i sitt regnskap da det ikke forventes at disse utgiftene belastes bompengeselskapene.

Fjellinjen er omfattet av en styreansvarsforsikring hos AIG Europe S.A. Forsikringen gjelder i hele verden med unntak av USA og Canada. Det er ingen egenandel knyttet til forsikringen, med unntak av for saker som omfatter USA eller Canada. Forsikringen omfatter styremedlemmer, daglig leder, medlemmer av ledelsen eller tilsvarende styreorgan samt enhver tidligere, nåværende eller fremtidig ansatt i selskapet som kan pådra seg et selvstendig ledelsesansvar.

Fjellinjen har iverksatt tiltak og arbeider aktivt for å unngå korrupsjon eller svindel i forbindelse med anskaffelser og utbetalinger.

#### ETISKE RETNINGSLINJER

Selskapets etiske retningslinjer gjelder for selskapets ansatte og er tilpasset de handlinger og situasjoner den enkelte risikerer å stå overfor. Det er gjennomført opplæring for alle ansatte for å sikre god forståelse av de etiske retningslinjene. Fjellinjen har som krav at leverandørkjeden ivaretar grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsvilkår og har innarbeidet Osломodel-len i anskaffelsesprosessen noe som medfører at leverandører må akseptere Fjellinjens seriositetsbestemmelser basert på denne modellen.

Åpenhetsloven som trådte i kraft 1. juli 2022, skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, og sikre allmenheten tilgang til informasjon. Loven pålegger virksomhetene en



## 27 ansatte

Hvorav 12 kvinner og 15 menn. Fjellinjens styre bestod av 3 kvinner og 3 menn.

informasjonsplikt og en plikt til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger som skal redegjøres for. Redegjørelsen for Fjellinjens aktsomhetsvurderinger publiseres på [www.fjellinjen.no](http://www.fjellinjen.no).

#### ARBEIDSMILJØET

Arbeidsmiljøet i Fjellinjen er godt og det er et konstruktivt samarbeid med tillitsvalgte og verneombud. Arbeidsmiljøundersøkelsen viser at selskapet har opprettholdt et godt arbeidsmiljø i et år der de ansatte igjen i hovedsak arbeider på kontoret. Handlingsplanen for systematisk HMS-arbeid er fulgt, det ble gitt kurs i arbeidsmiljøloven til alle medlemmene av AMU, Verneombud og HR-konsulent. Det ble gjennomført to AMU-møter i 2022 før AMU etter enighet mellom de ansatte og ledelsen ble nedlagt i mai. Årsaken var det begrensede antall ansatte og at det vesentligste av omstillingen som følge av bompenger reformen var gjennomført. Fra 2023 er det besluttet å ha månedlige møter mellom Verneombud og ledelsen.

Sykefraværet i Fjellinjen i 2022 var på 5,9 %, som er en økning på 0,9 prosentpoeng sammenlignet med 2021.

Antall årsverk eksklusiv ansatte i permisjon og inkludert innleide medarbeidere utgjorde 27 per 31.12.2022. Det var ingen innleide ved årsskiftet. Antall fast ansatte medarbeidere utgjorde 27 medarbeidere pr. 31.12.2022, hvorav 12 kvinner og 15 menn. Fjellinjens styre bestod av 3 kvinner og 3 menn pr. 31.12.2022.

Gjennomsnittlig årslønn for fast ansatte i Fjellinjen utgjorde NOK 886.629,- ved utgangen av 2022. Gjennomsnittslønn for kvinner utgjorde NOK 881.821,- mens den for menn utgjorde NOK

890.476,-. Gjennomsnittslønn for selskapets ledergruppe, som pr. 31.12.2022 bestod av to kvinner og tre menn, var 58% høyere enn gjennomsnittslønnen i selskapet.

Det var en mannlig medarbeider som tok ut foreldrepermisjon i 2022.

Det har ikke vært skader eller ulykker i selskapet i 2022.

Fjellinjen har varslingsrutiner som skal sikre mulighet for anonymitet og trygghet for god oppfølging ved varslings om uønskede hendelser. På [www.fjellinjen.no](http://www.fjellinjen.no) er det en varslingskanal som kan benyttes av eksterne og av egne ansatte for anonyme varslere. Disse rutinene er i tråd med arbeidsmiljøloven som trådte i kraft 1. januar 2020. Det ble ikke mottatt varslere i 2022.

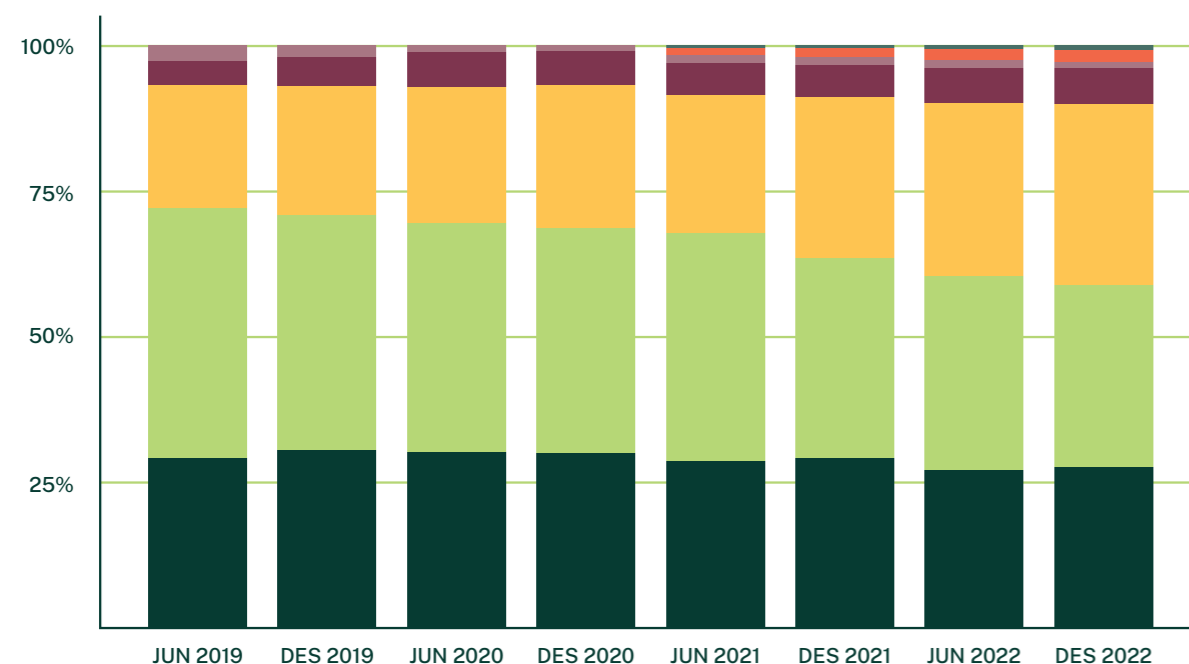
#### MANGFOLD

Selskapet ser stor verdi i mangfold og arbeider aktivt med å forsterke og videreutvikle dette. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering. Fjellinjen har rekrutteringsprosesser som sikrer lik behandling av kandidatene og alle stillingsannonser oppfordrer alle kvalifiserte, uansett bakgrunn, til å søke.

#### YTRE MILJØ

Selskapets virksomhet medfører ingen direkte forurensning eller utslipp som kan være til skade for det ytre miljø. Det arbeides aktivt for å øke andelen kunder som benytter digitale fakturakanaler og betalingsløsninger for å redusere selskapets papirforbruk. Fjellinjen har innarbeidet miljøpers-

## Utvikling av kjøretøyandel



Lett: Bensinbil Dieselbil Nullutslipp El-varebil  
 Tung: Euro V og eldre Euro VI Nullutslipp

pektiv i selskapets reiseinstruks, investert i nullutslipps servicebil og har kontorlokaler i et BREEAM Excellent bygg med plassering og tilrettelegging for bruk av sykkel og kollektivtransport.

Fjellinjen har også kommet langt i arbeidet med å innarbeide bærekraft i finansieringen. For 2022 utarbeides det for første gang en rapport på det grønne rammeverket som viser hva det grønne obligasjonslånet finansierer. En stor andel av prosjektene Fjellinjen finansierer via utstedelse av obligasjons- og sertifikatlån er miljøvennlige tiltak. Cicero har vurdert Fjellinjens finansieringsaktiviteter som «Dark Green», som er høyeste nivå med hensyn til bærekraft. Dette gir Fjellinjen mulighet til å utstede grønne obligasjonslån, noe selskapet gjorde i mars 2022 da et 5-årig grønt obligasjonslån pålydende NOK 500 millioner ble utstedt.

### UTSIKTENE FREMMER

Bompengereformen og etablering av ny verdikjede for bompengeneinnkreving medførte store endringer for Fjellinjen i perioden 2019 – 2021. 2022 har vært et konsolideringsår og det første hele året med ny verdikjede og nytt ansvar i henhold til bompengereformen. I 2023 vil Fjellinjen fortsette arbeidet med å øke kvaliteten i inntektsgrunnlaget, automatisere identifisering av kjøretøyeiere og øke betalingsgraden ved å ytterligere optimalisere innkrevingsløpet.

I lys av den generelle økonomiske utviklingen i samfunnet og AutoPASS-utstedernes praksis med å terminere brukeravtaler med betalingsmislighold forventer vi en økning i andelen fordringer som sendes til inkasso. Dette er også i tråd med hva norske inkassoselskap har varslet som en generell trend i samfunnet.



Fjellinjen er den største finansielle bidragsyteren til Oslopakke 3. Oslo kommune og Viken fylkeskommune har vedtatt et handlingsprogram for Oslopakke 3. I tråd med handlingsprogrammet ble takstene justert den 1. september 2022, noe som medførte en økning i Fjellinjens inntekter. I 2023 vil Fjellinjen få en helårseffekt av takstøkningen i tillegg til effekten av KPI justering av takstene 1. mars 2023. Det er også lokalpolitisk vedtatt at takstene skal økes ytterligere 1. januar 2024. En fortsatt økning i elbiler, el-varebiler og tunge nullutslipp bidrar til en gradvis reduksjon i Fjellinjens inntekter. Trafikkutviklingen etter at koronatiltakene opphørte har likevel gitt et bompengebidrag som er høyere enn forventningen i handlingsprogrammet til Oslopakke 3 i 2022, og for de første månedene i 2023. Dette har muliggjort en raskere nedbetaling av rentebærende gjeld enn det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet til Oslopakke 3. I 2025 og 2026 er det imidlertid lagt til grunn et behov for å øke rentebærende gjeld med samlet NOK 2 400 millioner, noe som også er i tråd med Fjellinjens egne forventninger.

Etter takstøkningen høsten 2022 ble det registrert en liten nedgang i trafikken som stabiliserte seg raskt. Elbiler betaler nå 50% av normaltakst og bidrar i større grad til inntjeningen enn tidligere. Den kraftige veksten i andelen elbiler påvirker derfor ikke passeringsinntektene i like stor grad som tidligere. Det forventes et normalt trafikkvolum for 2023 med forutsigbare inntekter og naturlige variasjoner forårsaket av bevegelige helligdager og vær.

På oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet har Skatteetaten og Statens vegvesen gjennomført en konseptvalgutredning for fremtidig system for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger. Utredningen foreslår en ny ordning for elbiler basert på årlig kjørelengde, samt en veibruksavgift for tunge kjøretøy basert på kjørelengde i ulike soner i by og på landevei. Dagens veibruksavgift basert på drivstoff videreføres. Konseptene som utredes vil påvirke hvordan bompenger kreves inn, men skal ikke påvirke selve finansieringen av prosjektene. Utredningen er sendt på høring med frist for tilbakemelding 1. februar 2023.

# Styret i Fjellinjen



**Cato Hellesjø**  
Styrets leder



**Tim Holmvik**  
Nestleder



**Mai-Lill Ibsen**  
Styremedlem



**Camilla Amundsen**  
Styremedlem



**Inger Lise Egeland**  
Styremedlem



**Jon Grøndahl  
Marthinsen**  
Ansattvalgt styremedlem



**Janne Oddaker**  
Administrerende direktør

**OSLO, 24. MARS 2023**  
Originaldokumentet er digitalt signert.





# Årsregnskap



# Resultatregnskap

## DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER

(Beløp i hele tusen)	Note	2022	2021
<b>Driftsinntekter</b>			
Passeringsinntekter		4 015 283	3 675 627
Annen inntekt		6 519	14 562
<b>Sum driftsinntekter</b>	1	<b>4 021 802</b>	<b>3 690 189</b>
<b>Driftskostnader</b>			
Lønnskostnader	2	30 067	31 293
Drift IT og bomstasjoner		71 524	88 961
Administrasjonskostnader		10 788	18 760
Tap på fordringer	6	128 620	49 965
Inndrivelseskostnader		78 915	80 722
Avskrivning av driftsmidl. og immatr. eiendeler	4 og 5	58 498	52 383
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>378 411</b>	<b>322 084</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>3 643 391</b>	<b>3 368 105</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Finansinntekter		5 451	1 696
Finanskostnader		155 021	144 167
<b>Sum netto finansposter</b>		<b>- 149 570</b>	<b>- 142 472</b>
<b>Årsresultat før avskrivning på innkrevingsretten</b>		<b>3 493 821</b>	<b>3 225 633</b>
<b>Avskrivning av innkrevingsretten</b>		<b>3 493 821</b>	<b>3 225 633</b>
<b>Årsresultat etter avskrivning på innkrevingsretten</b>		<b>-</b>	<b>-</b>

# Balanse

EIENDELER			
(Beløp i hele tusen)	Note	31/12/2022	31/12/2021
<b>Anleggsmidler</b>			
Immaterielle eiendeler			
Aktivert innkrevingsrett	3	3 553 322	4 493 144
Immaterielle eiendeler	4	107 139	110 761
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>3 660 462</b>	<b>4 603 905</b>
Varige driftsmidler			
Maskiner og anlegg	5	58 607	97 445
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	5	1 064	1 040
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>59 671</b>	<b>98 485</b>
Finansielle anleggsmidler			
Depositum husleie	7	2 002	2 002
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>2 002</b>	<b>2 002</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>3 722 135</b>	<b>4 704 392</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Fordringer			
Kundefordringer	6	250 291	288 223
Opptjent, ikke fakturert inntekt	6	160 412	79 230
Andre kortsiktige fordringer		943	1 428
<b>Sum fordringer</b>		<b>411 646</b>	<b>368 881</b>
<b>Bankinnskudd, kontanter o.l.</b>	7	<b>29 792</b>	<b>96 875</b>
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>441 438</b>	<b>465 756</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>4 163 573</b>	<b>5 170 148</b>

EGENKAPITAL OG GJELD			
(Beløp i hele tusen)	Note	31/12/2022	31/12/2021
<b>Egenkapital</b>			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital		1 100	1 100
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>1 100</b>	<b>1 100</b>
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital		105 898	105 898
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>105 898</b>	<b>105 898</b>
<b>Sum egenkapital</b>	8	<b>106 998</b>	<b>106 998</b>
<b>Gjeld</b>			
Avsetning for forpliktelser			
Andre avsetninger for forpliktelser	9	8 332	6 648
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>8 332</b>	<b>6 648</b>
Annen langsiktig gjeld			
Obligasjonslån	10	2 500 000	3 000 000
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>2 500 000</b>	<b>3 000 000</b>
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		11 444	4 298
Skyldig offentlige avgifter		1 802	1 521
Skyldig til Statens vegvesen	11	1 102 359	1 320 702
Sertifikatlån	12	400 000	700 000
Annen kortsiktig gjeld	13	32 638	29 980
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>1 548 244</b>	<b>2 056 502</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>4 056 575</b>	<b>5 063 150</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>4 163 573</b>	<b>5 170 148</b>

# Styret i Fjellinjen

## Cato Hellesjø

Styrets leder

## Tim Holmvik

Nestleder

## Mai-Lill Ibsen

Styremedlem

## Camilla Amundsen

Styremedlem

## Inger Lise Egeland

Styremedlem

## Jon Grøndahl Marthinsen

Ansattvalgt styremedlem

## Janne Oddaker

Administrerende direktør

OSLO, 24. MARS 2023

Originaldokumentet er digitalt signert.

# Kontantstrøm

KONTANTSTRØM		
(Beløp i hele tusen)	31/12/2022	31/12/2021
<b>Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		
Resultat før avskrivning på innkrevningsretten	3 493 821	3 225 633
Gevinst ved salg av anleggsmidler	-	-
Ordinære avskrivninger og nedskrivninger	58 498	52 877
Endring forpliktelser	1 684	1 684
Endring kundefordringer	-42 765	13 317
Endring leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	10 085	-4 062
Endring i langsiktige poster	0	-
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>3 521 323</b>	<b>3 289 448</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-2 784	-622
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	-13 278	-29 400
Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre selskaper	-	-
Utbetaling ved kjøp av finansielle anleggsmidler	-	-3 521
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-16 062</b>	<b>-33 543</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>		
Rekviert fra Statens vegvesen	-2 772 343	-2 543 931
Utbetaling ved nedbetaling av lån	-2 900 000	-3 200 000
Innbetaling ved opptak av nye lån	2 100 000	2 600 000
Innbetaling fra tidligere datterselskap til oppgjør av gjeld	-	-
Endring kassekreditt	-	-17 824
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>-3 572 343</b>	<b>-3 161 755</b>
<b>Netto kontantstrøm for perioden</b>	<b>-67 083</b>	<b>94 152</b>
Kontanter ved periodens begynnelse	96 875	2 723
Kontanter ved periodens slutt	29 792	96 875



## Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk.

### Bruk av estimater

Utarbeidelse av regnskap i samsvar med regnskapsloven krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i stor grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger, høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlige for årsregnskapet, er beskrevet i notene.

### Inntekter

Passeringsinntekten regnskapsføres når de er opptjent, dvs. på passeringstidspunktet, til en verdi lik pris på passeringstidspunktet. Bompenger fra passeringer foretatt av utenlandske kjøretøy kreves inn av eksternt tjenesteleverandør. Inntektføring foretas på passeringstidspunktet. Det gjøres en inntektsreduksjon på de passeringene som ikke er identifiserbare på enten kjøretøy eller eieropplysninger. Purregebyrer og renteinntekter klassifiseres som andre inntekter.

### Klassifisering av balanseposter

Eiendeler bestemt til varig eie og bruk klassifiseres som anleggsmidler. Eiendeler som ikke er bestemt til varig eie og bruk klassifiseres som omløpsmidler. Fordringer klassifiseres som omløpsmidler hvis de skal tilbakebetales innen ett år. Gjeld som har kortere tilbakebetalingstid enn ett år er klassifisert som kortsiktig gjeld. Øvrig gjeld er klassifisert som langsiktig gjeld.

### Anskaffelseskost

Anskaffelseskost for eiendeler omfatter kjøpesummen for eiendelen, med fradrag for bonuser, rabatter og lignende, og med tillegg for kjøpsutgifter (frakt, toll, offentlige avgifter som ikke refunderes og eventuelle andre direkte kjøpsutgifter). Ved kjøp i utenlandsk valuta balanseføres eiendelen til kursen på transaksjonstidspunktet. Renter knyttet til tilvirkning av eiendeler kost-

nadsføres. For varige driftsmidler og immaterielle eiendeler omfatter anskaffelseskost også direkte utgifter for å klargjøre eiendelen for bruk, for eksempel utgifter til testing av eiendelen.

### Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært over driftsmidlenes forventede utnyttbare levetid. Driftsmidlenes tekniske og økonomiske levetid vurderes på hver balansedag. Ved endring i avskrivningsplan fordeles virkningen over gjenværende avskrivningstid ("knekkpunktmetoden"). Vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader. Påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Skillet mellom vedlikehold og påkostning/forbedring regnes i forhold til driftsmidlets stand ved kjøp av driftsmidlet.

### Regnskapsføring av innkrevingsretten

Stortinget vedtok Oslopakke 3 den 13. mars 2008 og innkrevingsperioden ble da fastsatt med løpetid til 2032. Oslopakke 3 er en finansieringsplan for å finansiere en forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet. I tillegg til infrastrukturtiltak og rullende materiell inneholder Oslopakke 3 også midler for å finansiere driftstiltak for kollektivtrafikken. Selskapet har inngått avtale med Statens vegvesen, Bompenggeavtalen, om administrasjon av innkreving av bompenger i henhold til Stortingets vedtak. Oslopakke 3 ble reforhandlet i 2016, og i Stortingsproposisjon 86S (2016-2017), vedtatt i juni 2017, forlenges Fjellinjens mandat for bompenggeinnkreving til 2036.

Aktivert innkrevingsrett representerer en mellomfinansiering knyttet til Oslopakke 3. Fjellinjen aktiverer innkrevingsretten som en immateriell eiendel i balansen basert på årlig tildeling over statsbudsjettet. Aktiveringen gjøres med bakgrunn i fullmakten gitt i statsbudsjettet. Innkrevingsretten avskrives med periodens resultat.

Anskaffelseskosten på innkrevingsretten består av Stortingets bompenggebevilgning til Oslopakke 3. Avskrivningen på innkrevingsretten

følger årets resultat så lenge 100 % skal tildeles vedtatte formål. Dersom årlig inntjening avviker fra bompengbevilgningen, vil aktivert innkrevingsrett korrigeres i henhold til Statens veileder for bompenginnkreving.

#### **Immaterielle eiendeler**

Utgifter til immaterielle eiendeler balanseføres i den utstrekning kriteriene for balanseføring er oppfylt. Dette innebærer at utgifter til immaterielle eiendeler balanseføres når det anses som sannsynlig at de fremtidige økonomiske fordelene knyttet til eiendelen vil tilflyte selskapet, og man har kommet frem til en pålitelig måling av anskaffelseskost for eiendelen. Immaterielle eiendeler avskrives lineært over forventet utnyttbar levetid.

#### **Nedskrivning av anleggsmidler og Immaterielle eiendeler**

Ved indikasjon på at balanseført verdi av et anleggsmiddel er høyere enn virkelig verdi, foretas det test for verdifall. Testen foretas for det laveste nivå av anleggsmidler som har selvstendige kontantstrømmer. Hvis balanseført verdi er høyere enn både salgsverdi og gjenvinnbart beløp (nåverdi ved fortsatt bruk/eie), foretas det nedskrivning til det høyeste av salgsverdi og gjenvinnbart beløp. Tidligere nedskrivninger reverseres hvis forutsetningene for nedskrivningen ikke lenger er til stede. Samme prinsipp gjelder immaterielle eiendeler.

#### **Fordringer**

Kundefordringer fremkommer i balansen etter fradrag for avsetning for forventede tap i balansen.

Avsetning for tap på fordringer baseres på historisk løsningsgrad og erfaring, og beregnes av den totale fordringsmassen, inkludert opptjente ikke fakturerte inntekter for innenlandske fordringer, og av passeringsinntekten for fordringer på utenlandsregistrerte kjøretøy. Vurderingen av fordringer fra passeringer før 1.5.2021, fra gammel verdikjede, ligger uendret som fullt ut bokført som tapt 1 år etter oversendelse til

inkasso, mens fordringer yngre enn 1. mai 2021 avsettes fullt ut som tapt etter 3 år. Det gjøres en aldersfordeling av fordringer, og forventet innbetaling baseres på historisk betalingsgrad siste år og følger denne aldersfordelingen. Avsetning til tap øker i tråd med alder på fordringen.

Det gjøres en vurdering av behovet for avsetning til tap på fordringer mot den enkelte AutoPASS utsteder som hensyntar garantien disse er pålagt å stille. Det er pr. 31.12.2022 ikke avsatt for tap mot noen AutoPASS-utstedere.

#### **Fjerningskostnader**

Selskapet avsetter for fremtidige fjerningskostnader av bomstasjonsutstyr. Forpliktelsen følger prosjekt og finansieringsavtaler mellom selskapet og Statens vegvesen den 27. november 2017, og oppdatert den 27. august 2019. Fjellinjen skal finansiere alle kostnader ved fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av veien. Avsetningen bygges gradvis opp ved resultatføring i takt med driftsmidlets økonomiske levetid. Selskapet anslår at fjerning av dagens bomstasjoner vil skje etter utløpet av innkrevingsperioden (etter 2036). Selskapet avsetter for fjerningskostnader frem til og med år 2036. Prinsipp om beste estimat for fremtidig fjerningskostnad ligger til grunn, og er basert på innhentede priser for fjerning av bomstasjoner justert med Norges Banks inflasjonsmål.

#### **Obligasjonslån**

Selskapet har i henhold til statsbudsjettet fullmakt til å lånefinansiere utbetalinger under Oslopakke 3. Dette er opptak av lån, som følge av utbetaling til Statens vegvesen, som skal dekkes inn gjennom fremtidige bompenger. En andel av lånene sikres til fastrente i henhold til Fjellinjens finanspolicy.

#### **Balanseførte rentebytteavtaler**

Selskapet regnskapsfører rentebytteavtaler som kontantstrømsikring. Endringer i virkelig verdi av sikringsinstrumentene regnskapsfører ikke. Dette innebærer løpende resultatføring av

flytende rente og resultatet av rentebytteavtalene under rentekostnader.

#### **Poster i utenlandsk valuta**

Transaksjon i utenlandsk valuta regnskapsføres til valutakursen på transaksjonstidspunktet. Fordringer og gjeld i utenlandsk valuta vurderes etter kursen ved regnskapsårets slutt.

#### **Pensjoner**

Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenstepensjon. Pensjonsordningen er finansiert gjennom innbetalinger til forsikringsselskap, med unntak av AFP-ordningen. Ytelsesordningen ble lukket 01.09.2009 og gjenværende forpliktelse for fire tidligere ansatte vurderes som ikke vesentlig størrelse og er derfor ikke omtalt i note, og forpliktelsen er ført opp sammen med innskuddsordningen.

For innskuddsordningen betaler selskapet innskudd til et forsikringsselskap. Selskapet har ingen ytterligere betalingsforpliktelse etter at innskuddene er betalt. Innskuddene regnskapsføres som lønnskostnad. Eventuelle forskuddsbetalte innskudd som refunderes reduserer neste periodes innbetaling.

#### **Skatt og avgift**

Selskapet har ikke økonomisk overskudd som formål og er fritatt for skatteplikt for virksomheten som vedrører bompenger. Bompenger er unntatt fra merverdiavgift.

#### **Kontantstrømoppstillingen**

Kontantstrømoppstillingen utarbeides etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer som umiddelbart og med uvesentlig kursrisiko kan konverteres til kjente kontantbeløp og med forfallsdato kortere enn tre måneder fra anskaffelsesdato.

# Noter

## NOTE 1

### Driftsinntekter

Driftsinntekter	2022	2021
(Beløp i hele tusen)		
Passeringsinntekter fra AutoPASS kunder	3 307 688	3 120 080
Passeringsinntekter fra fullpriskunder	707 595	555 547
<b>Sum passeringsinntekter</b>	<b>4 015 283</b>	<b>3 675 627</b>
Andre inntekter	6 519	14 562
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>4 021 802</b>	<b>3 690 189</b>

Inntekter for 2022 omfatter innkrevingen av bompenger i henhold til avtale med Statens vegvesen. Andre inntekter omfatter i hovedsak purregebyr og renteinntekter fra kundefordringer.

## NOTE 2

### Lønnskostnader, antall ansatte, lån til ansatte, godtgjørelser

Lønnskostnader	2022	2021
(Beløp i hele tusen)		
Lønninger	23 593	23 955
Arbeidsgiveravgift	3 623	3 705
Pensjonskostnader	1 237	2 101
Andre ytelser	1 613	1 532
<b>Sum</b>	<b>30 067</b>	<b>31 293</b>

Den innskuddsbaserte ordningen har gjennom 2022 totalt hatt 33 medlemmer, og pr 31.12.22 har ordningen 27 medlemmer.

Årets pensjonskostnader i tabellen er redusert med overføring fra innskuddsfond på NOK 924 000. Total kostnad til innskudds- og ytelsespensjon og AFP var i 2022 på NOK 2,161 millioner.

### Årsverk:

Antall årsverk, eksklusiv ansatte i permisjon og inkludert innleide medarbeidere, utgjorde 27 pr. 31.12.2022. Antall fast ansatte i Fjellinjen AS pr 31.12.2022 var 27 ansatte hvorav 12 kvinner og 15 menn.

Ytelser til ledende personer	Daglig leder	Styret
(Beløp i hele tusen)		
Lønn/styrehonorar	1641	901
Pensjonsutgifter	120	0
Annen godtgjørelse	8	0
<b>Sum</b>	<b>1 769</b>	<b>901</b>

Lønnskostnader i noten er totale lønnskostnader til daglig leder i 2022. Selskapets daglige leder og styret er ikke omfattet av noen bonusordning. Det er ikke utstedt lån eller sikkerhetsstillelse til daglig leder, styreleder eller andre nærstående parter.

Godtgjørelse til revisor	2022	2021
(Beløp i hele tusen)		
Lovpålagt revisjon	949	1 068
Andre attestasjonstjenester innenfor revisjon	0	2
Advokattjenester	0	0
Andre tjenester utenfor revisjon	0	291
<b>Sum</b>	<b>949</b>	<b>1 361</b>

Andre tjenester utenom lovpålagt revisjon i 2021 var i all hovedsak relatert til revisjon av nye system-løsninger for bompengeneinnkreving. Beløpene er inkludert mva.

# Noter

## NOTE 3

### Immaterielle eiendeler / aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett Oslopakke 3					
(Beløp i hele tusen)	Bevilgning drift	Bevilgning lån	Bevilgning total	Resultat/ avskrivning	Balanseført bevilgning
Aktivert innkrevingsrett før 2022	32 653 251	5 450 000	38 103 251	33 610 107	4 493 144
Aktivert innkrevingsrett i 2022	2 554 000		2 554 000	3 493 821	-939 821
<b>Totalt</b>	<b>35 207 251</b>	<b>5 450 000</b>	<b>40 657 251</b>	<b>37 103 928</b>	<b>3 553 322</b>

Anskaffelseskosten på innkrevingsretten består av Stortingets bompengbevilgning til Oslopakke 3.

Stortingets bompengbevilgning for 2022 var på NOK 2 554 millioner og Statens vegvesen rekvirerte i 2022 NOK 2 772 millioner. Høyere rekvirering fra Statens vegvesen enn vedtatt bompengbevilgning påvirker Fjellinjens gjeld til Statens vegvesen. Dette er omtalt i note 11.

## NOTE 4

### Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler					
(Beløp i hele tusen)					
	Nettside	Ny nasjonal kjerneløsning	Software	Operatør- løsning	SUM
Ansaffelseskost 01.01 inkl oppskr. før 2022	5 526	59 369	630	61 130	126 655
+ Tilgang ved kjøp i året	416	7 210	5 244	408	13 278
- Avgang i året					
- Utrangering i året			114		114
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>5 942</b>	<b>66 579</b>	<b>5 760</b>	<b>61 539</b>	<b>139 819</b>
Akkumulert ordinær avskrivning 01.01	5 526	4 760	601	5 007	15 894
+ Årets ordinære avskrivninger		9 184	26	7 661	16 872
- Tilbakeføring av tidligere avskrivninger			85		85
Akk. av- og nedskrivning 31.12	5 526	13 944	542	12 668	32 680
<b>Regnskapsmessig verdi 31.12</b>	<b>416</b>	<b>52 634</b>	<b>5 218</b>	<b>48 871</b>	<b>107 139</b>
<b>Årets avskrivninger</b>		9 184	26	7 661	<b>16 872</b>
<b>Årets nedskrivninger</b>			29		<b>29</b>
Økonomisk levetid	4 år	7 år	5 år	8 år	
Årets ordinære avskrivningssats (%)	25	14,3	20	12,5	

#### Nettside – fjellinjen.no

Nettsiden balanseføres som immateriell eiendel med bakgrunn i at den er identifiserbar og kontrolleres av selskapet. Utviklingskostnadene kan måles pålitelig og er gjenstand for aktivering. Nettsiden gir, i tillegg til generell informasjon om Fjellinjen, informasjon om hva bompengene benyttes til, gjeldende takster, plassering av bomstasjonene, samt søknad om fritak for bompenger.

#### Ny nasjonal kjerneløsning

Ny nasjonal kjerneløsning er felleskomponenter bompengeselskapene benytter for å identifisere og prise passeringer og sikre at både AutoPASS-utstedere og bompengeselskapene har korrekt informasjon ved innkreving av passeringsinntekter. Statens vegvesen er ansvarlig for utvikling og drift av løsningene og Fjellinjen dekker sin andel av investeringene. Ny Nasjonal kjerne ble satt i drift i 2021.

#### Programvare

Software er investeringer i programvare knyttet til operasjonell drift av selskapet.

#### Operatørløsning

Operatørløsning er Fjellinjens produksjonssystem som inneholder passeringsdata og bla kundereskontro. Selskapet anskaffet dette systemet, som er nødvendig for å fakturere og innkreve passeringsinntekter fra AutoPASS-utstedere og fullpriskunder (kunder uten AutoPASS-avtale).

Systemet ble satt i drift 1. mai 2021.

# Noter

## NOTE 5

### Varige driftsmidler

Varige driftsmidler									
(Beløp i hele tusen)									
	Kontor- maskiner/ EDB utstyr	Inventar/ drifts- løsøre	Fast byggnings- inventar	Veikant teknisk utstyr	Veikant portal/ infras- struktur	Gammelt bomstasj- utstyr	Biler	Reserve- deler	SUM
Anskaff.kost 01.01, inkl oppskr. før 2022	17 945	7 102		176 390	10 098	55 853	872		268 260
+ Tilgang ved kjøp i året	480		200				588	1 589	2 857
- Avgang i året							872		872
- Utrangering i året	301	60				524			886
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>18 124</b>	<b>7 042</b>	<b>200</b>	<b>176 390</b>	<b>10 098</b>	<b>55 329</b>	<b>588</b>	<b>1 589</b>	<b>269 359</b>
Akk. ordinære avskrivninger 01.01	17 255	6 752		91 859	2 608	50 577	725		169 776
Årets ordinære avskrivninger	456	149	27	34 961	1 010	4 656	134		41 392
Tilbakeføring av tidligere avskrivninger	316	22				344	798		1 479
Akk. av- og nedskrivning 31.12	17 395	6 879	27	126 820	3 618	54 889	60		209 688
<b>Regnskapsmessig verdi 31.12</b>	<b>729</b>	<b>162</b>	<b>173</b>	<b>49 570</b>	<b>6 480</b>	<b>440</b>	<b>529</b>	<b>1 589</b>	<b>59 671</b>
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>456</b>	<b>149</b>	<b>27</b>	<b>34 961</b>	<b>1 010</b>	<b>4 656</b>	<b>134</b>		<b>41 392</b>
<b>Årets nedskrivninger</b>	<b>-14</b>	<b>38</b>				<b>181</b>			<b>205</b>
Økonomisk levetid	3 år	5 år	5 år	5 år	10 år	7 år	5 år		
Årets ordinære avskrivningssats (%)	33,3	20	20	20	10	14,28	20		

Fjellinjen AS overtok i desember 2019 teknisk veikantutstyr, portaler og infrastruktur som gjelder Oslopakke 3 fra Statens vegvesen. I desember 2022 har Fjellinjen bygget opp en beholdning av reservedeler. Disse skal ikke avskrives.

## NOTE 6

### Kundefordringer

Registrerte fordringer er kundefordringer som er fakturert, men ikke forfalt, fordringer som er forfalt, men ikke betalt samt fordringer oversendt til inkasso. Avsetning for forventet tap på fordringer baseres på historisk løsningsgrad og erfaring, og beregnes på den totale fordringsmassen, inkludert opptjente ikke fakturerte inntekter.

Det er ikke gjort avsetning for tap på fordringer mot AutoPASS-utstedere som krever inn bompenger på vegne av Fjellinjen. For disse fordringene vurderes AutoPASS-utstedernes garantistillelse som tilstrekkelig til at det ikke er avsatt for forventet tap. Av registrerte fordringer i selskapet utgjør fakturert passeringssinntekt mot AutoPASS-utstedere NOK 293 millioner pr. 31.12.2022, mot NOK 240 millioner pr. 31.12.2021.

Kundefordringer – Balanse			
(Beløp i hele tusen)	31/12/2022	Bevegelse	31/12/2021
Registrerte fordringer	466 473	-2 135	468 608
Avsetning tap på fordringer/reduksjon av inntekter innland	-108 145	32 731	-140 876
Avsetning tap på fordringer/reduksjon av inntekter utland	-108 036	-68 528	-39 508
<b>Sum netto fakturerte krav</b>	<b>250 291</b>	<b>-37 932</b>	<b>288 223</b>
Opptjent, ikke fakturert inntekt	160 412	81 182	79 230
<b>Sum</b>	<b>410 703</b>	<b>43 250</b>	<b>367 453</b>

Høyere passeringsinntekter fra norske og utenlandske fullpriskunder har økt grunnlaget for avsetning. Ved utgangen av 2022 har Fjellinjen endret avsetningsmodell for tap på fordringer. Modellen bygger på historisk betalingsmønster og gir en mer korrekt avsetning over fordringens levetid. I den nye modellen avsettes et høyere beløp for fordringer som er under 12 måneder gamle, sammenlignet med tidligere modell.

Reduksjon i avsetning for tap på fordringer/reduksjon av inntekter skyldes at det ikke lenger gjøres avsetning for krav fakturert i gammel verdikjede for bompengeneinnkreving som ble avvirket i 2021. Disse fordringene er endelig tapsført. Fordringer fra før ny verdikjede for bompengeneinnkreving ble innført 1.5.2021 på NOK 93 millioner regnskapsføres ikke lenger i balansen da de er tapsført 100%, og innbetalinger fra disse regnskapsføres løpende som kostnadsreduksjon tap på fordringer. I motsatt retning trekkes økte passeringsinntekter og at det avsettes et høyere beløp for fordringer som er under 12 måneder gamle.



# Noter

Økning i avsetning for tap på fordringer/reduksjon av inntekter utland skyldes en økning i passeringsvolumet på 57% sammenlignet med 2021, samtidig som Fjellinjen og de andre norske bompengeselskapene har utfordringer med tilgang til kjøretøyeierinformasjon fra blant annet Tyskland og Nederland, og får derfor ikke identifisert og krevd inn passeringsinntekter fra disse kjøretøyeierne. Fjellinjen og de øvrige norske bompengeselskapene er avhengige av Statens vegvesen for å få løst denne problemstillingen, da det kun er nasjonale myndigheter som kan inngå avtale om utveksling av kjøretøyeierinformasjon mellom land.

Økning i opptjent, ikke fakturert inntekt er på NOK 81 millioner fra 2021 til 2022. Økningen skyldes økt utenlandstrafikk samtidig som utfordring med tilgang til kjøretøyeierinformasjon for utvalgte land fører til forsinket identifisering og utfakturerings.

Tap på fordringer - Resultatregnskap		
(Beløp i hele tusen)	2022	2021
Resultatført avsetning tap på fordringer innland	79 865	26 107
Resultatført avsetning tap på fordringer utland	37 446	18 141
Resultatført tap på fordringer gammel verdikjede	27 053	63 115
Resultatført innkommet på nedskrevet fordringer gammel verdikjede	-24 269	-60 203
Resultatført konstaterte tap på fordringer	8 525	2 805
<b>Total Tap på fordringer</b>	<b>128 620</b>	<b>49 965</b>

Tap på fordringer i resultatregnskapet har økt med NOK 79 millioner fra 2021 til 2022. Dette skyldes økning i konstaterte tap (NOK 6 millioner), høyere omsetning (NOK 38 millioner), og da spesielt passeringsinntekter fra utenlandske fullprispasseringer som har økt med et volum på 57% fra 2021 til 2022, og ny modell for vurdering av tap på fordringer (NOK 35 millioner) hvor det avsettes et høyere beløp for fordringer under 12 måneder gamle. I tillegg har Fjellinjen solgt en eldre fordringsportefølje til Sergel Finance AS i 2022.

## NOTE 7

### Bundne bankinnskudd

Bundne bankinnskudd		
(Beløp i hele tusen)	31/12/2022	31/12/2021
Husleiedepositem	2 002	2 002
Skattetrekkmidler	1 214	1 085

Bundne skattetrekkmidler pr. 31.12.2022 dekker skyldig forskuddstrekk pr. 31.12.2022.

Bankinnskudd		
(Beløp i hele tusen)	31/12/2022	31/12/2021
Skattetrekkkonto	1 214	1 085
Driftskonto i bank	28 578	95 789
<b>Sum</b>	<b>29 792</b>	<b>96 875</b>

## NOTE 8

### Egenkapital

Årets endring i Egenkapital			
(Beløp i hele tusen)	Aksjekapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital pr. 01.01.2022	1 100	105 898	106 998
Årets resultat	0	0	0
<b>Egenkapital pr. 31.12.2022</b>	<b>1 100</b>	<b>105 898</b>	<b>106 998</b>

Det har ikke vært endringer i egenkapitalen i 2022. Fjellinjens resultat skal tilfalle Oslopakke 3 i sin helhet, og påvirker ikke egenkapitalen.

### Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen på NOK 1 100 000 består av 66 A-aksjer à NOK 10 000 og 44 B-aksjer à NOK 10 000. Oslo kommune eier A-aksjene og Viken fylkeskommune eier B-aksjene. Alle aksjer har like rettigheter. Det er ifølge selskapets vedtekter ikke gitt adgang til å utbetale utbytte.

### Annen egenkapital

Ved avvikling av selskapet skal den innbetalte aksjekapitalen, justert med 80 % av endringen i konsumprisindeksen regnet fra aksjekapitalens tidspunkt for innbetaling (verdistigningen), tilbakebetales aksjonærene. Pr. 31.12.2022 er dette beløpet beregnet til NOK 1,2 millioner og inngår som en del av selskapets annen egenkapital. Øvrig annen egenkapital skal tilfalle Oslopakke 3.

# Noter

## NOTE 9

### Avsetninger for forpliktelser

Fjerningsforpliktelse		
(Beløp i hele tusen)	2022	2021
Inngående balanse 1.1	6 648	4 964
Årets fjerningskostnad	-	-
Estimatendring	1 684	1 684
<b>Fjerningsforpliktelse 31.12</b>	<b>8 332</b>	<b>6 648</b>

### Fjerningsforpliktelser

Selskapet avsetter for fremtidige fjerningskostnader av bomstasjonsutstyr. Forpliktelsen følger av bompengeselskapets forpliktelser for sine bompengeanlegg. Fjellinjen skal finansiere alle kostnader ved fjerning av innkrevingsutstyr og istandsetting av området hvor utstyret var plassert.

Avsetningen bygges gradvis opp ved resultatføring i takt med driftsmidlets økonomiske levetid. Selskapet anslår at fjerning av dagens bomstasjoner vil skje etter utløpet av innkrevingsperioden (etter 2036). Selskapet avsetter for fjerningskostnader frem til og med år 2036. Prinsipp om beste estimat for fremtidig fjerningskostnad ligger til grunn, og er basert på innhentede priser for fjerning av bomstasjoner justert med Norges Banks inflasjonsmål.

### Øvrige forpliktelser

I 2015 hevet Statens vegvesen kontrakten med valgt utviklingspartner IBM for utvikling av en ny systemløsning for bompengerekrutering. Fjellinjen gjennomførte en nedskrivning av sin andel av investeringene i denne systemløsningen i 2015. Tingretten har konkludert med at Statens vegvesen uberettiget hevet avtalen, og Statens vegvesen ble dømt til å betale erstatning, forsinkelsesrenter og saksomkostninger til IBM. Dommen er anket av Statens vegvesen etter domsavsigelse i Lagmannsretten, og anken er p.t. til behandling hos Høyesterett. Statens vegvesen viderefakturerer ikke saksomkostnader til bompengeselskapene. Fjellinjen har ikke avsatt for en eventuell erstatningssum i sitt regnskap.

## NOTE 10

### Obligasjonslån og rentesikring

Obligasjonslån					
(Beløp i hele tusen)					
Forfallsdato	Beløp	Betingelser ved opptak	Fast rente	+Margin	FRN rente p.t
Sep 2023	600 000	Fast	4,96%		
Des 2024	400 000	Fast	4,70%		
Sep 2025	500 000	N3mnd		0,48%	3,69%
Des 2025	500 000	N3mnd		0,41%	3,86%
April 2027	500 000	N3mnd		0,55%	3,59%
<b>Sum</b>	<b>2 500 000</b>				

Fjellinjen AS har per 31.12.2022 en langsiktig rentebærende gjeld på NOK 2 500 millioner. Lånene nedbetales ikke løpende, men nedbetales i sin helhet ved forfall. Fjellinjen AS har valgt en sikringspolicy som tilsier at en vesentlig del av rentebærende gjeld sikres med fastrente.

Rentebytteavtaler					
(Beløp i hele tusen)					
Motpart	Hovedstol	Startdato	Sluttdato	N3Mnd	3,364 %
Nordea	500 000	16/12/2021	16/12/2027	N3Mnd	3,364 %
Swedbank	600 000	19/10/2011	15/09/2023	4,960 %	N6Mnd+0,905%
DNB	400 000	15/12/2011	16/12/2024	4,700 %	N6Mnd+0,92%
DNB	500 000	16/12/2014	18/12/2028	N3Mnd	3,512 %
DNB	250 000	16/12/2014	16/12/2030	N3Mnd	3,501 %
DNB	400 000	28/09/2015	28/12/2032	N3Mnd	3,571 %

Fjellinjen AS benytter rentebytteavtaler som sikringsinstrument. Disse behandles som kontantstrømsikring for å redusere variabilitet i kontantstrømmer knyttet til flytende renter. Fjellinjen AS vurderer sikringen som effektiv og har valgt å ikke balanseføre verdiendringen på rentebytteavtalene over resultatet. Pr. 31.12.2022 var 57 % av Fjellinjen AS sin totale rentebærende gjeld (kort- og langsiktig) sikret til fastrente. Gjennomsnittlig rentesats for 2022 var på 3,97 %.

Virkelig verdi av rentebytteavtalene utgjør pr. 31.12.2022 NOK -36,6 millioner.

# Noter

## NOTE 11

### Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen

Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen		
(Beløp i hele tusen)	2022	2021
Skyldig og avsatt tildeling per 01.01	1 320 702	1 399 633
Justering mindreforbruk fra tidligere år		
Tildelt prosjekter i henhold til statsbudsjett	2 554 000	2 465 000
Rekvirert av Statens vegvesen	-2 772 343	-2 543 931
<b>Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen 31.12*</b>	<b>1 102 359</b>	<b>1 320 702</b>

Fjellinjen kan ikke stifte gjeld utover de lånerammer Stortinget har vedtatt, ei heller for å møte rekvirering av bompengemidler fra Statens vegvesen.

For regnskapsåret 2022 har Statens vegvesen rekvirert NOK 2 772 millioner. Bevilgningen til Oslopakke 3 for 2022 utgjorde NOK 2 554 millioner. Dersom rekvireringen overstiger årets bevilgede bompenger, vil kortsiktig gjeld til Statens vegvesen reduseres. I 2022 er gjeld til Statens vegvesen redusert med NOK 218 millioner.

## NOTE 12

### Sertifikatlån og kassekreditt

Sertifikat og kassekreditt			
(Beløp i hele tusen)	Beløp	Rentevilkår	Løpetid
Sertifikatlån	100 000	Fast 3,70 %	Jan 2023
Sertifikatlån	300 000	Fast 3,97 %	Mar 2023
Kassekreditt	-	Nibor 1 mnd + 1,0 %	Mai 2023
<b>Kortsiktige lån pr. 31.12.2022</b>	<b>400 000</b>		

Selskapet har pr. 31.12.2022 ikke benyttet kassekreditten med ramme på NOK 500 millioner.

## NOTE 13

### Annen kortsiktig gjeld

Annen kortsiktig gjeld		
(Beløp i hele tusen)	31/12/2022	31/12/2021
Skyldig feriepenger og arbeidsgiveravgift	2 893	2 873
Påløpte renter	16 824	18 311
Andre påløpte kostnader	12 922	8 797
<b>Sum</b>	<b>32 638</b>	<b>29 980</b>

# Revisors beretning

# Deloitte.

Deloitte AS  
Dronning Eufemias gate 14  
Postboks 221 Sentrum  
NO-0103 Oslo  
Norway

Tel: +47 23 27 90 00  
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Fjellinjen AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

## Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Fjellinjen AS som består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2022, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

## Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

## Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

## Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no to learn more.

© Deloitte AS

Registrert i Foretaksregisteret Medlemmer av Den norske Revisorforening  
Organisasjonsnummer: 980 211 282

# Deloitte.

side 2  
Uavhengig revisors beretning -  
Fjellinjen AS

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

## Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjons handlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjons handlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 24. mars 2023

Deloitte AS

## Eivind Skaug

statsautorisert revisor

*Dette dokumentet er signert elektronisk*

Schweigaards gate 16  
0107 OSLO  
Postboks 459 Sentrum  
0105 OSLO  
Tlf: 22 93 12 80  
[kontakt@fjellinjen.no](mailto:kontakt@fjellinjen.no)  
[www.fjellinjen.no](http://www.fjellinjen.no)

