

M T F J E L L I N J E N A S L J O
K O S P O I Å R S R A P P O R T Q W E
D S A Z X C V B 2 0 0 4 N F J G L D L S K S

ANNUAL REPORT 2004



F J E L L I N J E N A S
Å R S R A P P O R T 2 0 0 9

INNHOOLD CONTENT

03	Styret/board of directors
03	Varamedlemmer/deputy board members
03	Administrasjonen/administration
03	Innhold/content
04	Virksomhetsoversikt/outline of activities
06	Nøkkeltall/key figures
08	Måloppfyllelse/goals
10	Prosjekter i Oslopakken/outline of activities
14	Styrets beretning
19	Board of directors report
23	Resultatregnskap/profit and loss account
24	Balance/balance sheet
25	Noter/notes
33	Kontantstrømanalyse/statement of cash flows
34	Revisjonsberetning/audit report
35	Kredittverdighet/credit rating

STYRET

BOARD OF DIRECTORS



Cathrine Foss Stene (1964), styreleder
Vice President SAS Braathens AS
Siviløkonom Norges Handelshøyskole
AMP, Harvard Business School
Styremedlem Ementor AS



Harald Horne (1950)
Fylkesrådmann i Akershus fylkeskommune
Cand. Jur., Universitetet i Oslo
Styremedlem i Rygge sivile lufthavn



Erlend Helle (1966)
Fylkespolitiker
Lærer
Leder for komite for samferdsel og miljø
i Akershus fylkeskommune



Kirsti Merethe Tranby (1974)
Kontorsjef Norgeskreditt AS
Siviløkonom fra Handelshøyskolen BI



Per Mauritz Hanssen (1935)
Tidl. Havnedirektør i Oslo
Sjekkingskolens æverste avd
Forsvarets Høgskole



Ole Christian Frantzvåg (1966)
Driftsleder Fjellinjen AS
Ansattes representant

VARAMEDLEMMER

DEPUTY BOARDS MEMBERS

Knut Gabestad / Amund Alm / Tom Granquist / Ivar Ueland

ADMINISTRASJON

ADMINISTRATION



Svend L. Larsen (1941)
Sivilingeniør,
Norges Tekniske Høgskole
Adm. dir. Fjellinjen AS



Gunnar Grøndahl (1936)
Bedriftsøkonom BI
Adm. sjef Fjellinjen AS



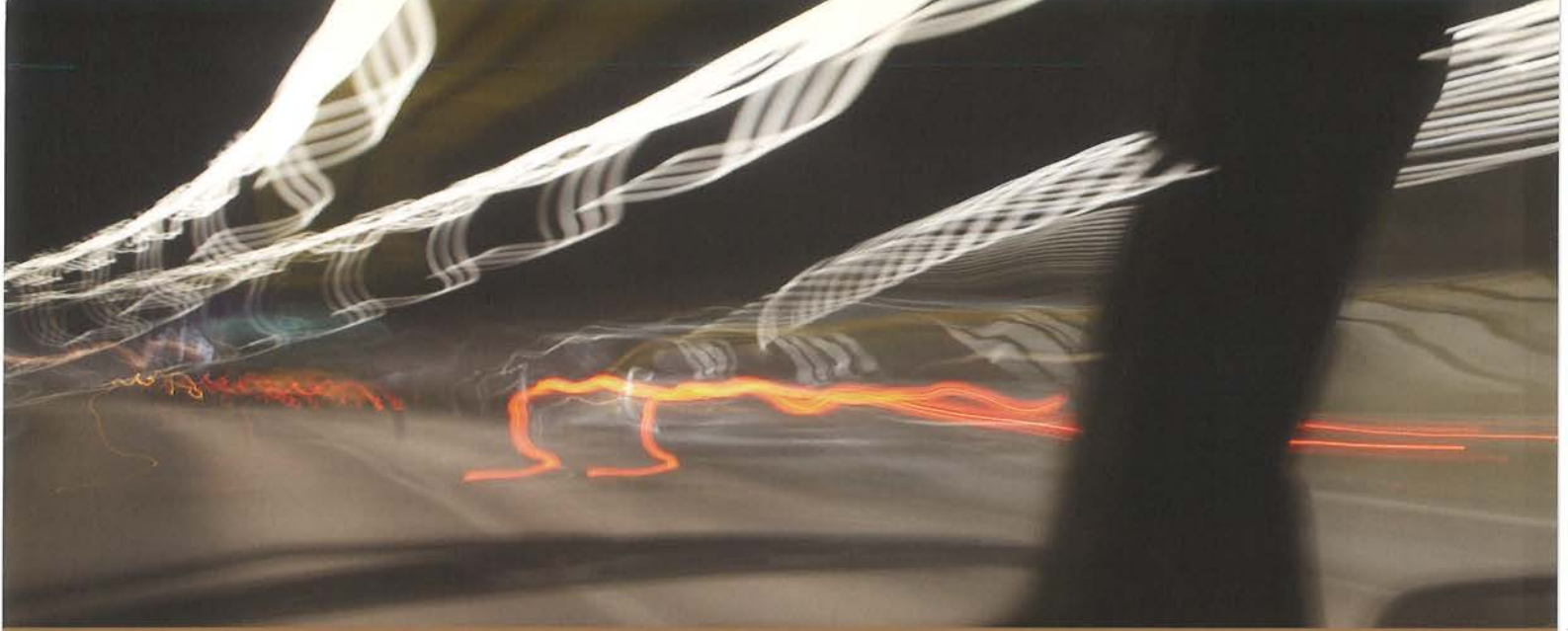
Lars Lind (1945)
Cand. Real i Kybernetikk UIO
EDB sjef Fjellinjen AS

ADM. DIREKTØR
S. L. Larsen

TEKNISK/DRIFT
S. L. Larsen

ØKONOMI/ADM.
G. Grøndahl

EDB/ELETRONIKK
L. Lind



Formål og historikk

Fjellinjen AS ble etablert 13.02.1986 med formål å fullfinansiere E-18 gjennom Oslo sentrum (Festningstunnelen, mellom Havnelageret og Hjortnes) med Oslo kommune som eneaksjonær.

Ved Stortingsvedtak av 08.06.88, St.prp.nr. 96 (1987-88), ble selskapets ansvarsområde utvidet til å omfatte delfinansiering av hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus ("Oslo-pakken"). Samtidig ble det vedtatt en bompengering som grunnlag for finansieringen.

Akershus fylkeskommune kom inn som aksjonær i 1990 og eier i dag 40 % av aksjene, Oslo kommune eier de øvrige 60 %.

Fra 01.11.2001 har selskapet også fått i oppdrag å delfinansiere en forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus, den såkalte Oslopakke 2, St.prp.nr.64 (1999-2000).

I planene for hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus inngikk i alt 50 veiprosjekter. Utbyggingskostnadene ble opprinnelig beregnet til NOK 14,5 mrd. (2004-kr) inkl. midler til kollektivtrafikktiltak og planlegging.

55 % av totalkostnadene var forutsatt finansiert med bompenger, mens resten var riksveibevilgninger over statsbudsjettet. Etter dagens forutsetninger er de totale kostnadene for alle gjennomførte og aktuelle gjenstående prosjekter anslått å bli i størrelsesorden NOK 30 mrd. Økningen skyldes vesentlig mer kostnadskrevende løsninger enn opprinnelig forutsatt. Økt fokusering på miljøhensynene er den viktigste årsaken til dette. Statens Vegvesen er byggherre-ansvarlig.

Bompengeneinnkrevningen startet 01.02.90 og vil i henhold til St.meld. nr. 37 (1996-97) bli avsluttet ved utløpet av år 2007.

I forbindelse med finansiering av ny Bjørvikatunnel har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune planlagt å forlenge bompengeneinnkrevningen ut år 2012. Saken behandles i Stortinget våren 2005.

Selskapets målsetting

Det er selskapets overordnede målsetting at mest mulig av inntektene går til realisering av hovedveitbyggingen og at inntektene blir tilstrekkelige til å gjennomføre vedtatte prosjekter i løpet av innkravingsperioden. Dette innebærer en aktiv og bevisst finansforvaltning og at selskapet til enhver tid har en kostnadseffektiv administrasjon som samtidig sikrer god kvalitet og service.

Selskapets mål skal nås gjennom motiverte medarbeidere i et internt miljø hvor gjensidig åpenhet, fleksibilitet, tillit og ansvar gir grunnlag for den enkelte arbeidssituasjon og samarbeid.

Virksomhet

Med grunnlag i stortingsvedtak er det inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet og Fjellinjen AS om administrasjon og drift av bompengeneinnkrevningen. Selskapet har ansvaret for 19 bomstasjoner i Oslo. Bemanningen av stasjonene er etter forutgående anbud satt ut på kontrakt til Securitas AS.

Avtalen gir Fjellinjen AS rett til innkreving av bompenger for å kunne dekke delfinansieringen, samtidig som selskapet skal finansiere en forskuttering av utbyggingen ved låneopptak på inntil NOK 2,1 mrd.

Fjellinjen AS har en AA-rating fra Standard & Poor's, senest bekreftet høsten 2004.

Selskapet stiller midler til rådighet for Statens Vegvesen i henhold til Stortingets vedtak og anleggenes fremdrift i den utstrekning selskapets inntekter tillater (evneprinsippet). Nedbetaling av gjeld skjer i perioden fra år 2001 til år 2007.

Strategi

Bruk av elektronisk kontroll i bompengeneinnkrevningen skal begrense arealbruken ved bomstasjonene, sikre en effektiv trafikkavvikling og gi et betydelig redusert bemanningsbehov.

Utstrakt bruk av automatiserte administrative rutiner skal gi kostnadseffektiv drift.

Selskapet vil fortsette med kjøp av eksterne tjenester. Dette for å unngå oppbygging av en stor organisasjon og samtidig fokusere virksomheten rundt kjerneområdene.

Selskapets finansieringsstrategi er å sikre likviditeten gjennom lange lån og utnytte rentemarkedet ved kort eller mellomlang rentebinding. Selskapet skal ikke være eksponert med valutarisiko.

Drift

Driftsopplegg, innkrevingsordning og takster er i hovedsak fastlagt gjennom politiske vedtak. De viktigste forutsetninger er døgnkontinuerlig bemannet drift, antall bomstasjoner, elektronisk betalingssystem og inflasjonsjustering av takstene.

Selskapet baserer sin daglige drift på å sette bort vesentlige deler av driften til private selskap etter forutgående tilbudsinnhentning. De viktigste av disse oppgavene er:

VIRKSOMHETS OVERSIKT

OUTLINE OF ACTIVITIES

- **Bemanning/drift av bomstasjonene**
Før oppstart av bompengeringen ble det foretatt en utredning om bemanning av bomstasjonene skulle skje i egen regi eller settes bort til private selskap. Konklusjonen var at det både økonomisk og praktisk var gunstigst å innhente tilbud på bemanning. Det er Securitas AS som for tiden innehar kontrakten på bemanning av bomstasjonene. I tillegg til håndtering av manuelt betalende trafikk, utfører vekterne på 8 av de minst trafikkerte bomstasjonene også registreringssarbeide med videobilder og innbetalingsgiroer. Dette medfører ca. 4 årsverk reduksjon i det administrative arbeidet for selskapet.

- **Vedlikehold/service på betalingsutstyret**
Dette arbeidet er for tiden satt bort på kontrakt til Siemens AS som med egne folk og underleverandører har ansvaret for det daglige vedlikehold av innkrævsutstyret ute på bomstasjonene og det sentrale datasystemet.

- **Forhandlernett**
Det er inngått avtale med Esso AS om håndtering av abonnementsavtaler og utlevering av elektroniske brikker mot depositum. Bensinstasjonene tar også imot etterbetaling av passeringavgift ved feilkjøring i abonnementsfelt eller manglende betaling i manuelt felt. I alt har 42 Esso-forhandlere i Oslo-området inngått avtale med selskapet.

- **Det er også inngått avtaler med private selskaper på transport- og telling av penger, inkasso i forbindelse med tilleggsavgifter samt flere mindre serviceoppdrag.**

Av selskapets totale driftskostnader utgjør kjøp av tjenester over 75 %, noe som er en oppfølging av selskapets strategi om å sette bort driftsoppgaver i størst mulig grad.

Summary

Fjellinjen AS was established on February 13th, 1986. The objective of the company is to partly finance the main road development in Oslo and Akershus (Oslo-package), originally estimated to NOK 14,5 billion and including 50 road projects. Today the estimated cost is NOK 30 billion, which mainly is due to increased environmental demands.

Through an agreement with the Ministry of Transport the Parliament has given the company the right to collect toll to cover the financing of road projects which also includes advance contributions through loans up to NOK 2,1 billion.

From Nov. 1st, 2001, the companys agreement with the Ministry of Transport was extended to partly finance a forced development of the public transport system in Oslo and Akershus.

The collection of toll began on February 1st, 1990. Toll is collected at 19 toll plazas forming a ring around the city centre.

The toll collection period is supposed to be terminated at the end of year 2007, regardless completion of all the projects in the Oslo-package. Still there is a political process going on to prolong the toll system until 2013.

The company's operational strategy is based on advanced technology and to a large extent on buying external services. The company's debt shall be repaid towards the end of the toll period.

The company has obtained an AA rating from Standard & Poor's which ensures a good credit in the financial markets.

Fjellinjen AS is owned by the city of Oslo (60 %) and the county of Akershus (40 %).

N Ø K K E L T A L L

KEY FIGURES

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Driftsinntekter/ operating income	737	772	788	813	880	1046	1083	1193
Driftskostnader/ operating expenses	75	74	81	82	95*	103**	110***	120****
resultat før finansposter/ net financial items	662	698	707	731	685	793	773	823
resultat av finansposter/ net financial items	65	78	110	96	94	70	49	21
resultat før bidrag til vei-prosjekter/ profit before contribution to road projects	597	620	597	635	591	723	724	802
bidrag til vei-prosjekter/ profit before financial items	597	620	597	635	591	723	724	802

* eks. avskrivning av innkrevingsretten 100 mill. kr.

** eks. avskrivning av innkrevingsretten 150 mill. kr.

*** eks. avskrivning av innkrevingsretten 200 mill. kr.

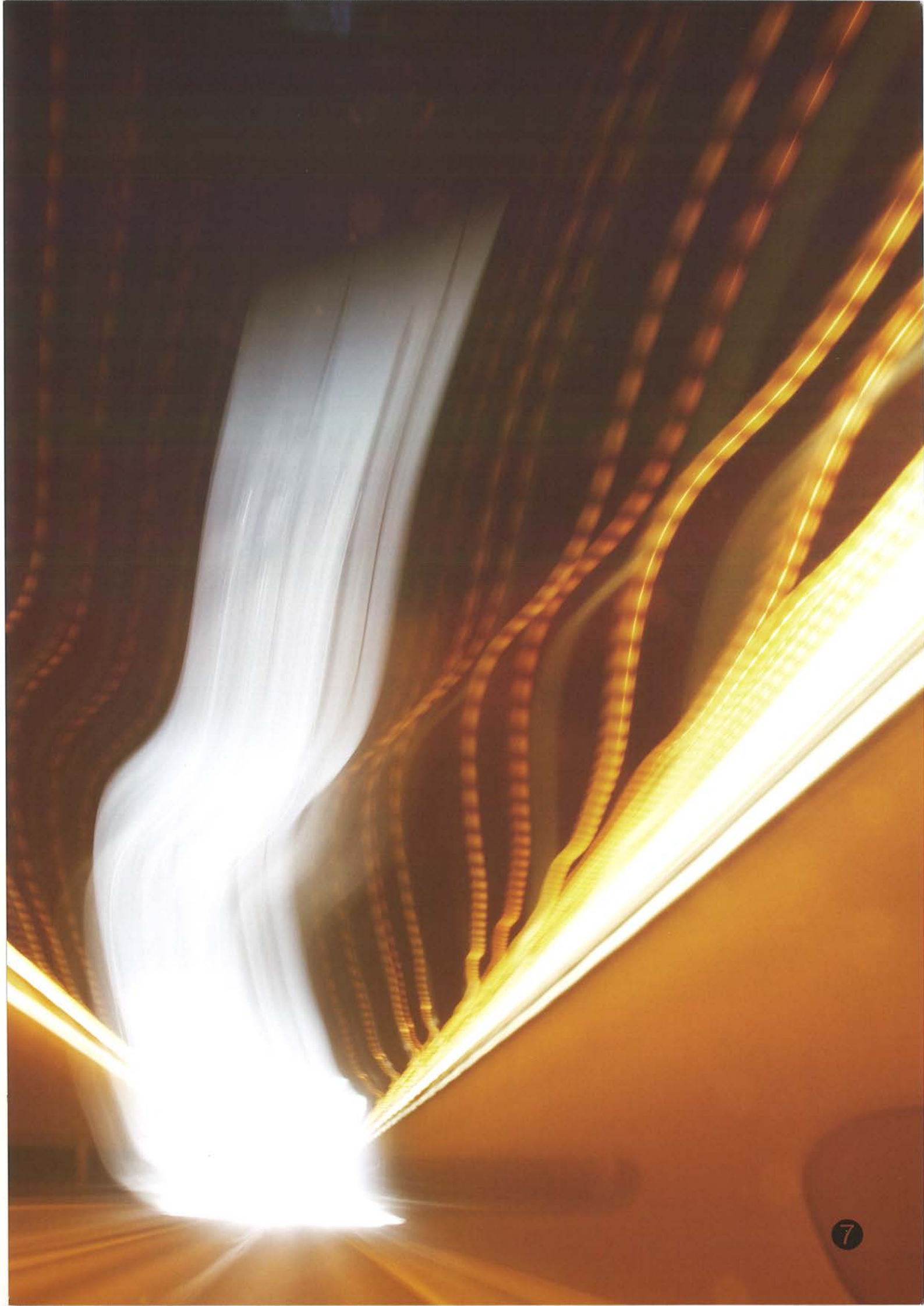
**** eks. avskrivning av innkrevingsretten 250 mill. kr.

F.o.m. 2. halvår 2001 ble selskapet beløstet med m.v.a. på tjenester.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
rentedeckningsgrad/ debt servicing ratio	300	368	540	610	760	1025	895	643	762	405	429	391	395

Forutsetninger for alternativene/Assumptions for the alternatives

	2001	2002	2003	2004
SOLIDITET OG RENTABILITET/solidity and profitability				
EGENKAPITAL/equity ratio	4,7 %	5,4 %	5,8 %	5,9 %
GJELDSGRAD/debt ratio	1972,5 %	2030,9 %	1624,5 %	1589,2 %
RENTABILITET/profitability				
DRIFTSMARGIN/operating margin	77,8 %	75,8 %	71,8 %	69,0 %
EGENKAPITALRENTABILITET/return on net capital	552,0 %	675,8 %	681,0 %	749,1 %
TOTALKAPITALRENTABILITET/return on total capital	31,2 %	38,1 %	41,1 %	45,4 %
ÅRLIG TRAFIKKVEKST/annual traffic growth	1,4 %	0,2 %	0,4 %	1,2 %



MÅL OPPFYLLELSE

Trafikktall 2004, (2003-tall i parentes)

Det ble registrert 90.849.486 passeringer (89.497.561) gjennom bompengeringen i 2004. Gjennomsnittlig dagtrafikk var 248.223 passeringer (245.199), en trafikkøkning på 1,24 % fra 2003.

Bomstasjonene i vest hadde samlet en trafikkøkning på 1,0 %. Trafikken på Ring 3 ved Gaustad og på E-18 ved Maritim hadde en trafikkvekst på henholdsvis 1,6 % og 1,9 %, mens trafikken på de øvrige bomstasjoner i vest hadde en trafikkreduksjon på 0,5 %.

Stasjonene i nord hadde samlet en vekst på 1,2 %. Bomstasjonen på E-6 Djupdalsveien hadde en vekst på 2,0 %, mens de øvrige innfartsveier nordfra samlet hadde en mindre trafikkvekst på 0,2 %.

Totaltrafikken i sør økte med 1,7 %. Trafikkveksten skjedde på E-6 Europaveien med en økning på 2,6 %, og E-18 Mosseveien med 1,3 %. Åpningen av E-6 i 4 felt mellom Klemetsrud og Assurtjern sommeren 2004 medførte en klar overføring av trafikk fra E-18 Mosseveien til E-6 Europaveien siste halvår 2004. I denne perioden gikk trafikken på Mosseveien ned med 2 % mens den økte på Europaveien med 4,5 %. Øvrige stasjoner på Nordstrand hadde trafikkvekst på 0,6 %.

Generelt kan det bemerkes at trafikkveksten også i 2004 skjedde på hovedveinettet (+1,8 %), mens trafikken samlet på lokalvegene fortsatte å gå noe ned (-0,1 %). Dette er helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1.

Trafikken i abonnementsfeltene økte med 5,4 % i 2004 (0,5 %), mens antall passeringer i mynt- og manuelle felt samlet gikk tilbake med 12,4 % (0,4 %). Dette har en klar sammenheng med innføring av AutoPASS samt økningen av taksten for enkeltpasseringer fra 15 kr til 20 kr.

Fjellinjens abonnenter hadde i 2004 4.445.245 passeringer i andre bompengelanlegg, mens abonnenter hos andre bompengeselskap bare hadde 845.584 passeringer i Oslo. Dette betyr at bare 1 % av passeringene i AutoPASS-feltene i Oslo har avtale i andre bompengeselskaper enn Fjellinjen.

I gjennomsnitt passerte 79,8 % (76,7 %) av totaltrafikken i abonnementsfeltene. I rushtiden om morgenen er abonnementsandelen over 88 %. Veksten i andel med AutoPASS medfører at selv med økt trafikk er det ikke kapasitetsproblemer i bomstasjonene.

AutoPASS-avtaler 2004, (2003-tall i parentes)

Fjellinjen AS hadde ved årsskiftet 401.745 (370.700) gyldige avtaler i bompengeringen, fordelt med 304.615 (275.600) på klippekort og 97.130 (95.100) med periodeavtaler. Økningen i antall gyldige avtaler i 2004 var 31.045 sammenliknet med 13.533 i 2003.

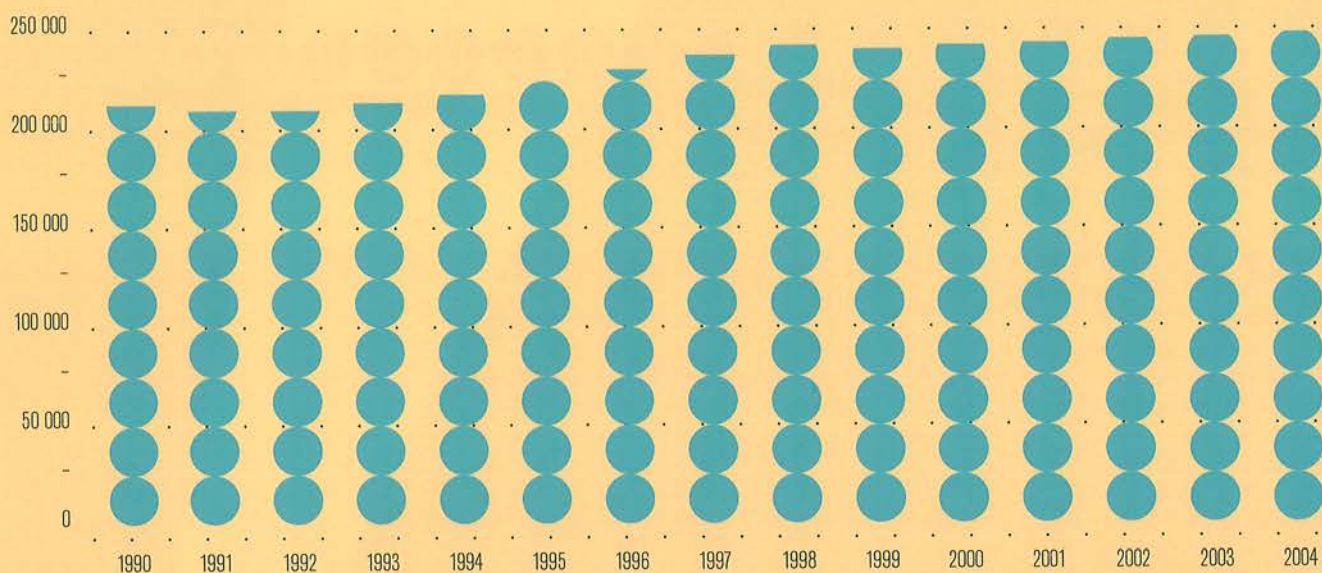
De største avtalegruppene utgjøres nå av 25-klippkort (33 %) og 175-klippkort (38 %). Andel årsavtaler utgjør 14 %. Totalt utgjør klippekort 76 % av avtalene, 20 % har periodeavtale og 4 % fritak. Hosten 2003 ble det innført et alternativ med 100 klipp i tillegg til de allerede eksisterende. Foreløpige tall viser at ved nyttegning øker 25- og 100-klipp mest.

AutoPASS Samordnet Betaling (ASB)

Statens Vegvesen har innført et samordnet betalingssystem for bompengeselskapene fra 1. febr. 2004. Systemet har blitt godt mottatt av publikum og bruken har øket kraftig.

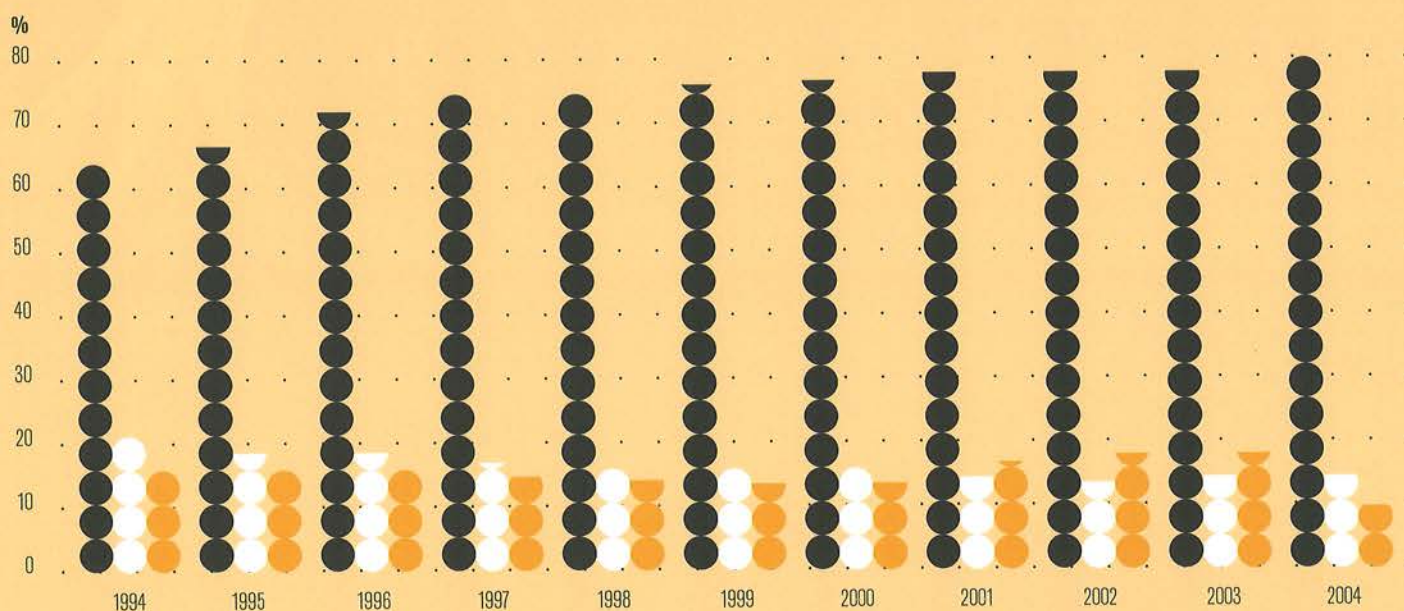
I samarbeide med Vagverket i Sverige og danske bompengeselskaper arbeides det med å etablere en nordisk interoperabel løsning. Det siktes mot et praktisk prøveprosjekt. Norits, der Fjellinjen er involvert på den norske siden.

Gjennomsnittstrafikk pr. døgn / average daily traffic



● Gjennomsnittstrafikk pr. døgn / average daily traffic

Feltbruk / use of lane



● AutoPASS / subscription

● MYNT / coin

● MANUELL / manual

PROSJEKTER I OSLOPAKKEN

OUTLINE OF ACTIVITIES

Ferdige prosjekter

Utvidelse av E-6 Europaveien fra 2 til 4 felt mellom Klemetsrud og Assurtjern, en strekning på vel 7 km, ble igangsatt høsten 2002 og var klar for trafikkåpning sept. 2004. Neste parsell, Assurtjern-Vinterbro ventes ferdig i 2009.

Under utførelse

Første etappe av T-baneringen, med de nye stasjonene Nydalen og Storo, åpnet i august 2003. Høsten 2006 sluttes ringen, med nye Sinsen T-banestasjon.

Kommende prosjekter

- E18 Bjørvikaprojektet

Det foreligger godkjent reguleringsplan og arbeides med et eget finansieringsopplegg basert på en avtale inngått mellom Statens vegvesen og Oslo kommune. Byggestart forventes høsten 2005 og ferdigstillelse av 1. etappe i 2010.

Andre større veiprojekt som vil være byggeklare i 2005, er:

- Tunneløsning for Store Ringvei (Ring 3) på strekningen Sinsenkrysset-Ulven. Bystyret vedtok reguleringsplanen sommeren 2003 og byggestart skal skje i 2005. Ferdigstillelse i 2010.

- Utbygging av E-16 Wøyen-Bjørum i Bærum. Prosjektet omfatter bygging av ny E-16 på en 5,1 km lang strekning nord for Sandvika. Anleggstart antatt høsten 2005 avhengig av planavklaring, ferdigstillelse i 2008.

Alle ovennevnte prosjekter forutsettes delvis bompengefinansiert.

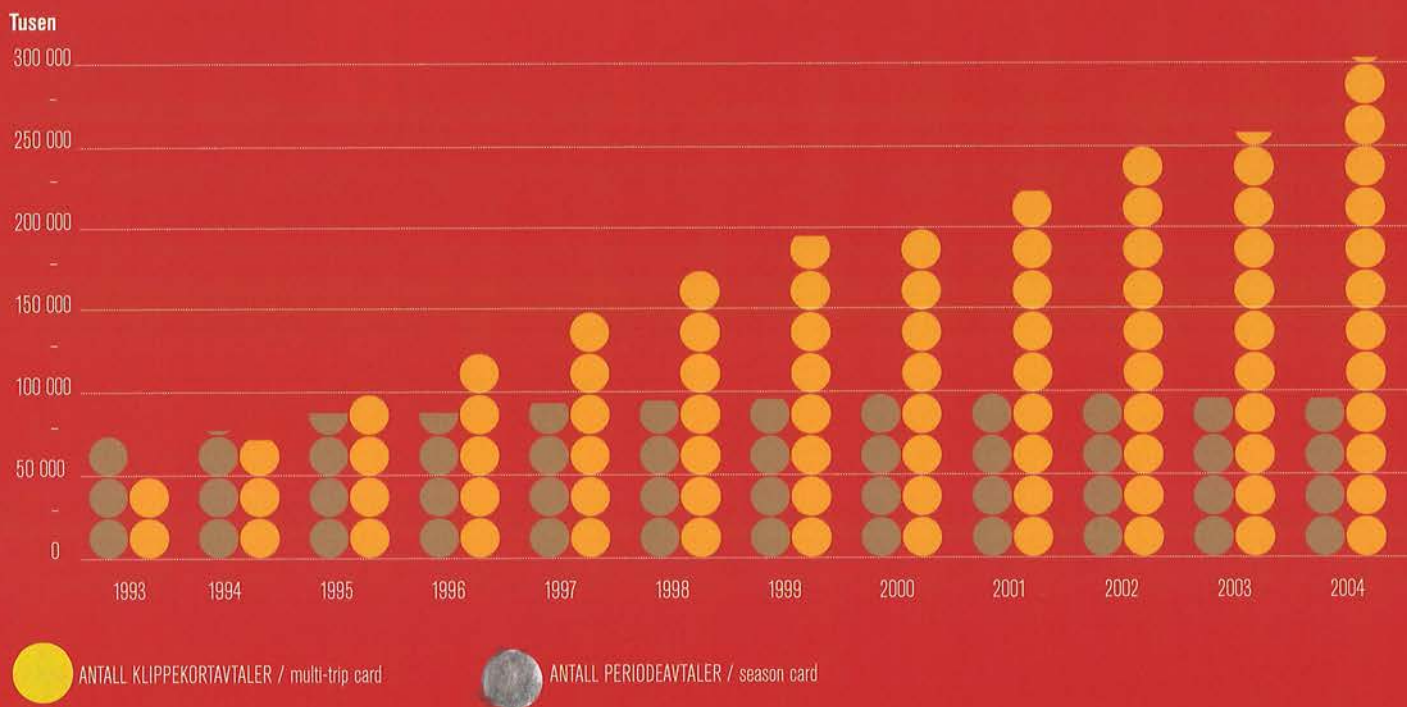
I tillegg benyttes også ca. 20 % av bompengeneinntektene fra Oslopakke 1 samt ca. NOK 200 mill. tilsvarende bompengeringsandel av Oslopakke 2, til infrastruktur på kollektivnettet.

Kollektivprosjekter:

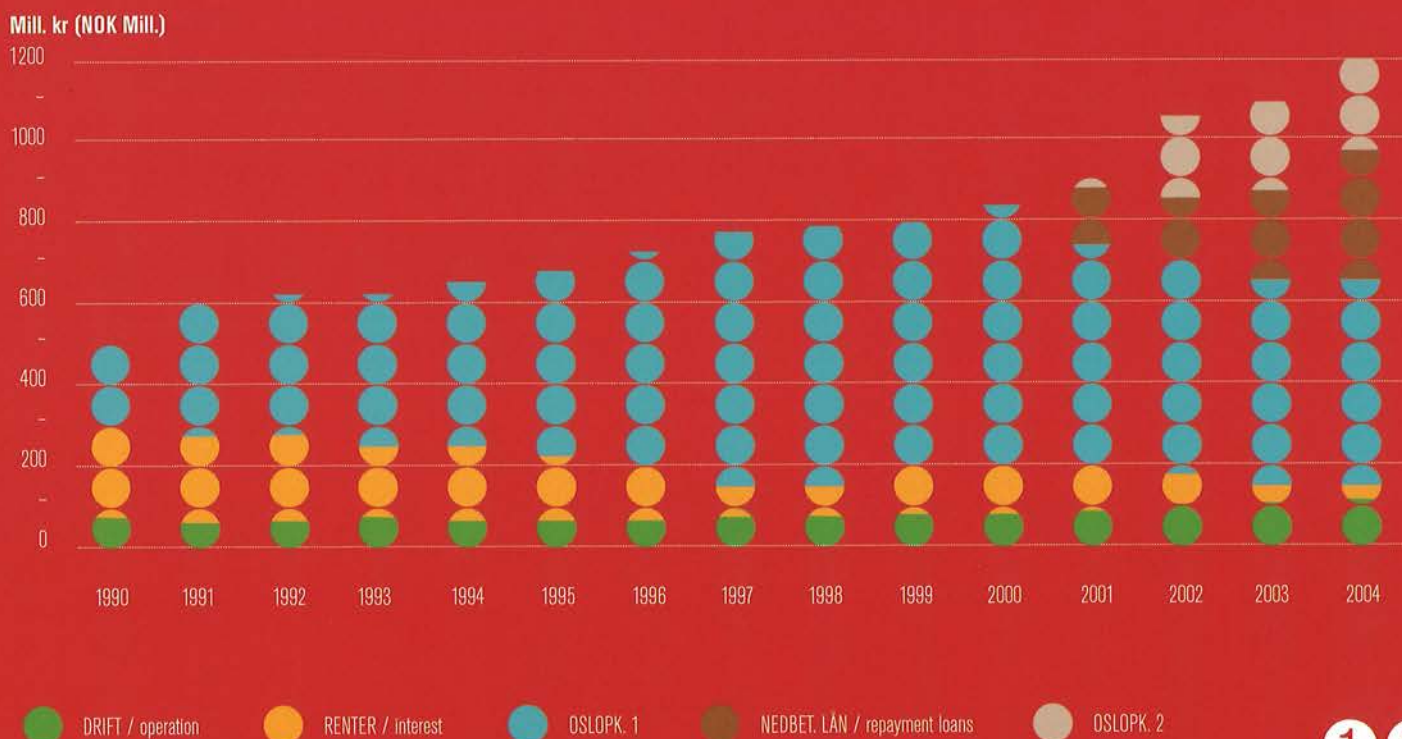
De største kollektivprosjektene i Oslo i 2004 var T-baneringen, økt hastighet og sikkerhet på østlige T-banelinjer, aktiv signalprioritering og sanntids informasjonssystem. Arbeidet med kollektivknutepunkt Nationalteatret ble igangsatt og ombygging av Ring 2 Kirkeveien mellom Middelthunsgt og Majorstuen gjennomført. I Akershus er Vestby stasjon innfartsparkering og knutepunkt åpnet, og arbeide pågått med kollektivfelt Billingstadsletta og kollektivfelt på rv 22 i Skedsmo.

Flere av de opprinnelige prosjektene i Oslopakke 1 er ikke lenger aktuelle samtidig som nye prosjekter har kommet til.

AutoPASS-avtaler / subscriptions



Anvendelse av bompenginntekter / use of toll money





Oversikt over større fullførte veianlegg Oslo-pakke 1:

O V E R S I K T

OUTLINE OF ACTIVITIES

År	Veg	Prosjekt
1990	E18	Festningstunnelen
1990	Rv 162	Rv 4-Møllergata
1990	Rv 190	Teisenkrysset+ 3 felt Alna-Furuset
1991	Rv 162	Vaterlandtunnelen
1991	Rv 162	Vaterlandtunnelen-Hollendergt.
1991	Rv 4	Slattum-Skøyen
1991	E18	Eff. tiltak Bygdøy-Lysaker
1991	E18	Eff. tiltak Mosseveien
1992	Rv 150	Granfosstunnelen
1993	E6	Vinterbru-Vassum
1993	E16	Kjørbu-Brynsveien
1993	E18	Lysakerkrysset øst
1993	Rv 150	Universitetskrysset
1994	E18	Vestbanekrysset
1994	Rv 150	Sinsen-Storo
1994	Rv 160	Bekkestuatunnelen
1995	Rv 190	Ekebergstunnelen
1997	Rv 150	Kryss v/Radiumhospitalet
1997	Rv 4	Kryss v/Hausmannsgt.
1997	E6	Ryenkrysset
1997	Rv 159	Knatten-Lordagsrud
1998	E6	Skullerudkrysset
1998	Rv 150	Mustadkrysset
1998	Rv 159	Lørdagsrud-Rv22/Vigernes
1999	Rv 150	Tåsentunnelen
2000	E6	Svartdalstunnelen
2001	Rv 161	Galgebergforbindelsen
2003	Rv 4	Gjelleråsen-Slattum
2003	Rv 159	Omkjøringsvei Strømmen
2004	E6	Klemetsrud-Assurtjern

Etter 15 års drift har selskapet bidratt med NOK 9.590 millioner til Oslo-pakke 1. NOK 7.758 millioner er overført fra ordinær drift. Det øvrige er lån, primært til finansiering av Festningstunnelen. Til Oslo-pakke 2 er bidraget hittil NOK 553,2 millioner.

Totalt bidrag fra trafikantene til Oslo-pakke 1 i bompengerperioden frem til utløpet av 2007 beløper seg til NOK 11,9 mrd. (2004-kr). Nedbetaling av lån er da inkludert. I tillegg bidrar bilistene med NOK 1,2 mrd. (2004-kr) til Oslo-pakke 2 i perioden nov. 2001 og ut 2007.

Summary

• Major projects

The major public transport projects in 2004 were the continued construction of a new underground north of the city center.

7 km of the E-6 south of Oslo was expanded from 2 to 4 lanes.

34 of the originally 50 projects are now completed.

Some of the projects are no longer in the program; others have been replaced with new projects.

The total cost of the Oslo-package have increased from NOK 14.5 billion to NOK 30 billion; mostly due to higher environmental demands on the projects.

• Finance

In the period 1990-2004 accumulated contributions generated from operations to new projects in the Oslo-package amounted to NOK 7.763 million. Additional NOK 1.850 million have been contributed through loans.

In the remaining period 2005-2007 it is expected that Fjellinjen AS will contribute with an additional amount of NOK 1.863 million. In the same period our loans of NOK 1.850 million will be repaid.

In the total toll collection period, 1990-2007, the company in Oslo-pakke 1 will have contributed with NOK 9.950 million from operation and NOK 1.850 million through loans.

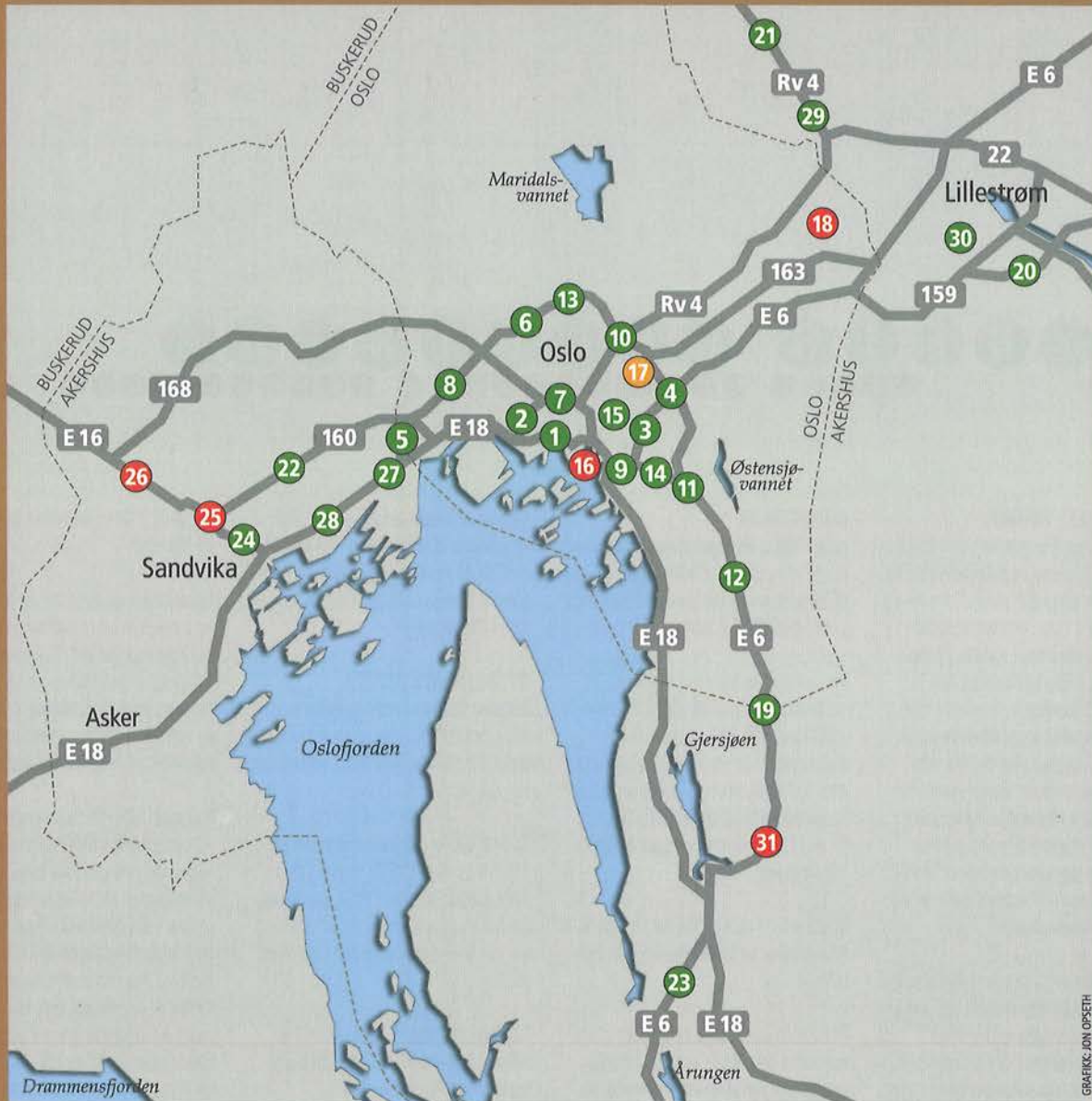
In addition the contribution from Oslo-pakke 2 amounts to NOK 1.2 million.

• Traffic

The traffic through the toll ring was 1.2% higher in 2004 than the year before, with an average of 248.223 passings every day. The number of subscribers is still increasing. At the end of the year the total number of valid subscribers amounted to 401.700. The average part of the traffic through the subscriber lanes (AutoPASS) in 2004 was 79.8%, in the rush hours more than 88%. This means that there are no capacity problems at the toll plazas.

The Public Roads Authority has started a project establishing contractual interoperability between Norwegian toll systems with electronic fee collection. This means that a driver can have a contract with only one toll company giving him the rights to pass in all toll systems (AutoPASS).

The system was made available nationwide in February 2004.



GRAFIK: JON OPSETH

● Åpnet for trafikk 1988 - 2004
 ● Under bygging
 ● Prioritert i NTP 2006 - 2015

- | | | |
|--|-----------------------------------|---|
| 1 Festningstunnelen | 12 Skullerudkrysset | 23 Vassum - Vinterbru |
| 2 Vestbanekrysset | 13 Tåsentunnelen | 24 Hamang - Vøyen, to felt |
| 3 Rehabilitering Vålerengtunnelen | 14 Svartdalstunnelen | 25 Hamang - Vøyen, fire felt |
| 4 Teisenkrysset | 15 Galgebergforbindelsen | 26 Vøyen - Bjørum |
| 5 Granfosslinjen og Mustadkrysset | 16 Bjørvika | 27 Lysakerkryssene |
| 6 Gaustadkrysset | 17 Ulven - Sinsen | 28 Tre felt Bygdøy allé - Holmen |
| 7 Henrik Ibsen-ringen | 18 Fossumdiagonalen | 29 Gjelleråsen - Slattum |
| 8 Kryss ved Radiumhospitalet | 19 Klemetsrud - Assurtjern | 30 Lokalveg i Strømmen |
| 9 Ekebergstunnelen | 20 Knatten - Vigemes | 31 Assurtjern - Vinterbru |
| 10 Sinsen - Storo | 21 Slattum - Kjøl | |
| 11 Ryenkrysset | 22 Bekkestuatunnelen | |

STYRETS BERETNING

BOARD OF DIRECTORS REPORT 2004

SELSKAPETS FORMÅL

Selskapets hovedoppgave er å delfinansiere hovedveitbyggingen og kollektivtiltak i Oslo og Akershus innen den såkalte Oslopakke 1. Fra 01.11.2001 har selskapet også fått i oppgave å delfinansiere en forsert kollektivbygging i Oslo og Akershus som har fått navnet Oslopakke 2. På samme måte som for Oslopakke 1 er Statens vegvesen Region øst byggherre for de tiltak som normalt ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i Oslopakke 2. For tiltak der Statens vegvesen ikke er byggherre skal Statens vegvesen rekvirere og fordele midlene i henhold til vedtak i Stortinget og de årlige riksvegbudsjetter.

Finansieringen av Oslopakke 1 og Oslopakke 2 skjer ved innkreving av avgift ved passering gjennom bompengeringen i Oslo. Andelen til Oslopakke 2 ble fastsatt ved en takstøkning for passering i bompengeringen fra 01.11.2001.

Ifølge St. meld. nr. 37 (1996-97), Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, som ble behandlet av Stortinget den 17.06.97, forutsettes det at bompenginnkrevingen for Oslopakke 1 avsluttes ved utløpet av år 2007. Innkrevingen for Oslopakke 2 skal ifølge St. prp. nr. 64 (1999-2000), Inst. S nr. 239 (1999-2000) og vedtak i Stortinget 15. juni 2000 opphøre samtidig.

HOVEDTREKK

I 2004 hadde selskapet et resultat før tilde-ling til veiprosjekter og kollektivtiltak på NOK 801,6 millioner hvorav andelen til Oslopakke 2 var på NOK 209,8 millioner.

Avskrivninger av innkrevningsretten og nedbetaling av lån er på NOK 250 millioner i 2004 mot NOK 200 millioner i 2003. Avskrivningene er progressive og skjer i takt med verdireduksjonen av innkrevningsretten i perioden fra 01.01.01 til 31.12.07.

Pr. 31.12.07 skal innkrevningsretten være fullt avskrevet.

Tildelingene til Oslo i 2004 har vært på NOK 305 millioner og til Akershus på NOK 266 millioner.

Flere av de opprinnelige prosjektene i Oslopakke 1 er ikke lenger aktuelle, samtidig som enkelte nye prosjekter er kommet til. Nå er 34 av de opprinnelige 50 prosjektene utført.

Etter 15 år har selskapet bidratt med NOK 9.590 millioner til Oslo-pakke 1. NOK 7.758 millioner er overført fra ordinær drift. Det øvrige er lån primært til finansiering av Festringsstunnelen. Til Oslo-pakke 2, som startet 01.11.2001, er bidraget hittil på NOK 553,2 millioner.

Ved utløpet av bompengeperioden i 2007 vil selskapet totalt ha bidratt med NOK 11,8 mrd. (2004-kroner) til Oslopakke 1. Til Oslopakke 2 forventes bidraget å bli på NOK 1,2 mrd. (2004-kroner).

UTVIKLING OG DRIFT

Trafikken gjennom bompengeringen økte i 2004 med 1,2 %. Dette var en betydelig økning i forhold til 2003 hvor trafikkveksten var 0,4 %.

Gjennomsnittlig antall passeringer økte fra 245 199 pr. døgn i 2003 til 248 223 i 2004. Trafikkendringen i 2004 fordelte seg på de tre trafikkorridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis +1,0 %, +1,2 % og +1,7 %.

Trafikkveksten skjedde også i 2004 i sin helhet på hovedveinettet, helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1.

Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst fra 1990 til og med 2004 er på 1,34 %.

Antall gyldige abonnemnt økte med 31 045 i 2004, mot 13 529 året før. Ved årsskiftet var det 401 745 gyldige abonnemnt, hvorav 304 615 på klippekort (76 %) og 97 130 (24 %) på periodekort. Abonnemntsveksten skjer i det vesentlige på klippekort. Andel trafikk som benyttet abonnemntsfeltene var i gjennomsnitt 79,8 % på årsbasis. I rushtiden var andelen trafikk gjennom abonnemntsfeltene på ca 88 %.

Fra 01.01.2004 er det innført abonnemnt på 100 klipp.

Ved utgangen av 2004 var det 33 fulltids- og 2 deltidsansatte i selskapet. I tillegg var det 2 på engasjement. På 8 av de minst trafikkerte bomstasjonene utfører vekterne til Securitas også registrering av giroer og videobilder. Dette medfører reduserte administrative kostnader for selskapet.

1. februar 2004 ble det samordnede betalings-systemet AutoPASS innført for landets bompeng-selskaper. Det betyr at abonnemnter med avtale hos et bompengeselskap kan passere i alle AutoPASS-anlegg i Norge, og bare betale til selskapet der de har avtale. AutoPASS har blitt positivt mottatt hos våre kunder og er i utstrakt bruk. Pr. 31.12.2004 hadde selskapets abonnemnter passert i andre bompengeselskaper for NOK 105 millioner, mens andre bompengeselskapers abonnemnter hadde passert bompengeringen i Oslo for NOK 18 millioner. Innføringen av systemet har i tillegg til enkelte oppstartproblemer også medført en økning av selskapets driftskostnader. Selskapet har tatt initiativ for både å redusere og kompensere for disse. Betalings-systemet planlegges utvidet med ferjeselskaper og også parkeringshus på et senere tidspunkt.

ARBEIDSMILJØET

Arbeidsmiljøet i bedriften anses som tilfredsstillende. Det har vært 2 møter i arbeidsmiljøutvalget gjennom året. HMS-tiltak vurderes løpende i samarbeid med de ansatte.

I tillegg er det i 2004 gjennomført tiltak i samarbeid med bedriftslegen og pålegg fra Arbeidstilsynet for å forbedre luftkvaliteten på kontorene.

Sykefraværet i 2004 var på 597 dager hvilket tilsvarer 6,9 % av total arbeidstid. Det er noe langtidsfravær som trekker sykefraværet opp.

Det har ikke skjedd skader eller ulykker i 2004.

Det fysiske arbeidsmiljøet på bomstasjonene er krevende og følges nøye. Sett i relasjon til arbeidsplassens karakter må det kunne sies at arbeidsmiljøet er tilfredsstillende.

Bedriftens virksomhet medvirker til forbedret trafikkavvikling og overføring av trafikk fra lokalveier til et utbedret hovedveinnett. Dette virker positivt på miljøet.

Likestilling

Selskapet har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. Selskapet har i sin policy innarbeidet forholdet rundt likestilling

som tar sikte på at det ikke forekommer forskjellsbehandling grunnet kjønn i saker som for eksempel lønn, avansement og rekruttering. Selskapet har tradisjonelt rekruttert fra miljøer hvor antall kvinner og menn er jevnt representert.

Av selskapets 35 ansatte er 24 kvinner. Styrets leder er kvinne, samt en av de øvrige fire aksjonærvalgte styremedlemmer. Andelen kvinner i ledende stillinger er på 33 %. Gjennomsnittlig årslønn for kvinner er kr 267.800, mens den for menn er kr 375.600. Dette skyldes blant annet at andelen kvinner i ikke ledende stillinger er høyere enn for menn.

Arbeidstidsordninger i selskapet følger av de ulike stillinger og er uavhengig av kjønn.

AKSJONÆRFORHOLD

Aksjene er fordelt på 66 A-aksjer à kr 10.000 og 44 B-aksjer à kr 10.000, og eies av henholdsvis Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

REGNSKAP 2004

Regnskapet for 2004 omfatter innkrevingen av bompenger for Oslo-pakke 1 og Oslo-pakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2004 på NOK 1192,7 millioner. Dette er NOK 110,1 millioner høyere enn i 2003. Avviket skyldes en takstøkning fra NOK 15 til NOK 20 for enkeltpasseringer og at passeringsavgiften øker ved fornyelse av

abonnementer som tidligere er tegnet til gammel pris.

Administrasjonskostnadene var på NOK 120,2 millioner som er NOK 10,4 millioner over fjoråret. En stor del av avviket skyldes innføringen av AutoPASS. Avskrivninger (nedbetaling av lån) kommer i tillegg med NOK 250 millioner.

Driftresultatet er på NOK 822,5 millioner. Avviket mellom driftsresultatet og netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i kontantstrømanalysen skyldes at tildeling av midler til veiprosjekter er tatt med i kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter.

Nivået for selskapets kortsiktige gjeld er på 33,6% i forhold til totalkapitalen.

Netto finanskostnader var på NOK 20,9 millioner som er NOK 28,2 millioner lavere enn i 2003 og skyldes rentebesparelser på lavt uttak av tildelte veimidler gjennom året og nedbetaling av lån.

Nettoreultatet for tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak ble på NOK 801,6 millioner. Andelen til Oslo-pakke 1 er på NOK 591,8 millioner og til Oslo-pakke 2 på NOK 209,8 millioner.

Det har ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets utgang som er av vesentlig betydning for å vurdere foretakets stilling og resultat.

FINANSIELL RISIKO

Markedsrisiko

Selskapets lån- og renteesponering i valuta er sikret gjennom valuta-SWAP-avtaler hvor gjeld og renter i valuta byttes til norske kroner. Kredittrisikoen overfor SWAP-motpartene anses som liten da slike kontrakter kun inngås med de største norske bankene og velrenommerede kredittinstitusjoner med kredittvurdering AA+ eller bedre.

Risikoen knyttet til endringer i rentenivået som følge av at selskapets gjeld har flytende rente anses for liten.

Kredittrisiko

Risiko for at motparter ikke har økonomisk evne til å oppfylle sine forpliktelser anses lav, da fordringene er fordelt på en stor kundemasse. Brutto kredittrisiko på balanse-dagen utgjør totalt NOK 24,4 millioner.

Likviditetsrisiko

Selskapet vurderer likviditeten i selskapet som meget god, og med en AA rating fra Standard & Poor's anses muligheten for å ta opp eventuelle nye lån å være meget god.

UTBYGGINGSPROSJEKTER I 2004

Utbygging av T-baneringen mellom Ullevål og Carl Berners plass ble igangsatt høsten 2000. Første etappe med de nye stasjonene Nydalen og Storo åpnet i august 2003. Høsten 2006 fullføres ringen, med nye Sinsen T-banestasjon. Prosjektet finansieres for en vesentlig del med bompenger.

Arbeidet med utvidelse av E-6 fra 2 til 4 kjørefelt mellom Klemetsrud og Assurtjern ble igangsatt på sensommeren 2002 og åpnet for trafikk i september 2004. Neste parsell Assurtjern-Vinterbro ventes ferdig i 2009.

VEGDIREKTORATETS INTERNREVISJON AV BOMPENGE- SELSKAPENE

Vegdirektoratet gjennomførte i 2004 en internrevisjon av et antall bompengeselskaper. For Fjellinjens AS' del ble det fremmet flere anmerkninger som alle ble kommentert i brev til Vegdirektoratet av 16. desember 2004. Spesielt ble det bemerket at det vesentlige av revisjonens bemerkninger kunne vært avklart dersom revisjonsrapporten hadde vært oversendt Fjellinjen til uttalelse på forhånd, slik det var avtalt.

Et prinsipielt ankepunkt fra revisjonens side er om selskapets skal ha anledning til å

bruke advokatbistand for å vurdere avtaler selskapet skal inngå. Dette er en problemstilling som berører mange bompengeselskaper, og vil bli tatt opp med Norvegfinans.

UTSIKTENE FRAMOVER

Det forventes 1 % trafikkvekst i forhold til 2004.

I henhold til vedtak i Vegdirektoratet og etter uttalelser fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ble takstene i bomringen uendret i 2005.

Inntektene forventes å stige noe som følge av trafikkøkningen.

Avskrivning av innkrevingsretten og nedbetaling av lån er progressive og vil utgjøre NOK 300 millioner i 2005.

Staten v/ Statens vegvesen Region øst og Oslo kommune har inngått en avtale om brukerfinansiering av riksveiomlegging i Bjørvika. Bompengeringen blir stående oppe så lenge det er behov for brukerfinansiering og fjernes når riksveiomleggingen er finansiert, senest innen utgangen av 2012. Akershus fylkeskommune sluttet seg i des. 2004 til Statens vegvesens forslag.

Med bakgrunn i ovennevnte mener styret at forutsetning om fortsatt drift er til stede og at det ligger an til et år med stabil utvikling.

Oslo, 7. mars 2005

Styret i Fjellinjen AS

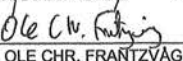

CATHRINE FOSS STENE



HARALD HORNE


KIRSTI M. TRANBY


ERLEND HELLE


PER MAURITZ HANSSEN


OLE CHR. FRANZVÅG


SVEND L. LARSEN
Adm. Direktør



Kollektivknutepunkt NATIONALTHEATERET

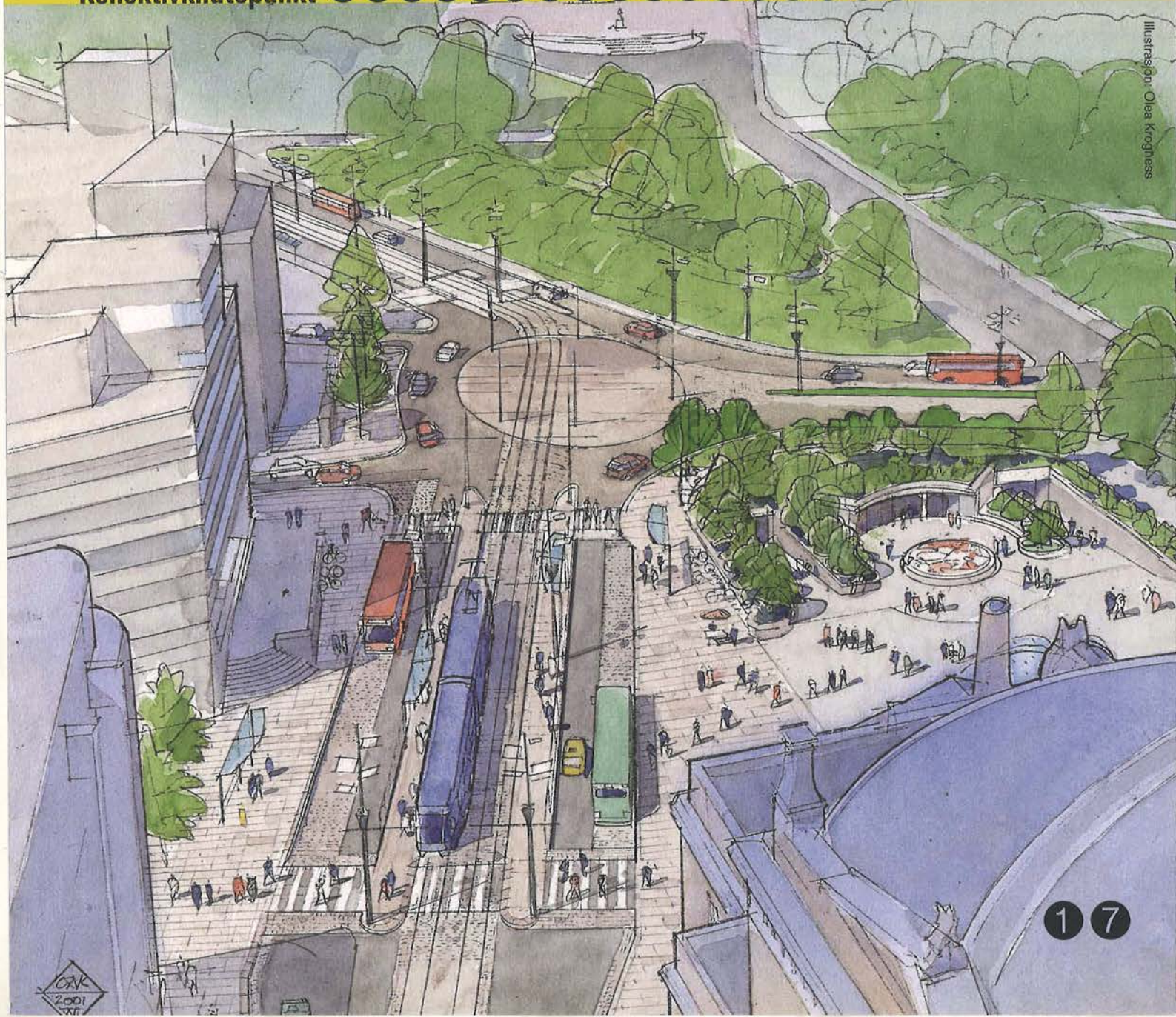


Illustration: Olea Krogness



BOARD OF DIRECTORS REPORT

Director's report 2004

OBJECTS OF THE COMPANY

The primary object of the company is to partially finance the building of major roads and public transport infrastructure in Oslo and the county of Akershus, the so-called "Oslo Package 1". With effect from 1 November 2001, the company has also assumed responsibility for partially financing an accelerated expansion of the public transport system that has been designated "Oslo Package 2". As with Oslo Package 1, the Public Roads Administration, region east, is responsible for performing the building works that normally lie with the Public Roads Administration in Oslo Package 2. In the case of building activities that the Public Roads Administration does not perform itself, the Administration will requisition and disburse funds in accordance with parliamentary resolutions and the annual budgets for highways in Norway.

Oslo Packages 1 and 2 are financed by collecting road tolls from drivers passing through the Oslo toll ring. The share of the financing need for Oslo Package 2 will be covered through a toll increase that was introduced on 1 November 2001.

A white paper, Report no. 37 (1996-97) to the Norwegian Storting (Parliament), "Norwegian Road and Road Traffic Plan 1998-2007", which was debated by Parliament on 17 June 1997, assumed that the collection of road tolls for Oslo Package 1 should be terminated at the end of 2007. According to Report no. 64 (1999-2000) to the Norwegian Storting, Recommendation

S. no. 239 (1999-2000) and the resolution passed by the Storting on 15 June 2000, toll collections for Oslo Package 2 are to cease on the same date.

MAIN POINTS

In 2004, the company recorded a profit before allocations to road projects and public transport projects of NOK 801.6 million, of which the share for Oslo Package 2 totalled NOK 209.8 million.

Amortisation of toll rights and repayments of loans totalled NOK 250 million in 2004 compared with NOK 200 million in 2003. The amortisation is progressive and recorded in step with the reduction in the value of the toll collection rights in the period 1 January 2001 to 31 December 2007. As of 31 December 2007 the toll rights shall be fully amortised.

Allocations to Oslo in 2004 amounted to NOK 305 million and NOK 266 million to Akershus.

Several of the original projects within Oslo Package 1 are no longer on the agenda, but new projects have been added. So far, 34 of the original 50 projects have been completed.

During the 15 years the company has been operating, it has contributed a total of NOK 9,590 million to Oslo Package 1. NOK 7,758 million has been transferred from ordinary operations. The rest is loans primarily for financing the Festningstunnel. Oslo Package 2, which started on 1 November 2001, has so far received NOK 553.2 million.

When the road toll period ends in 2007, the company will have contributed a total of NOK 11.8 billion (2004 kroner) to Oslo Package 1. Allocations to Oslo Package 2 are expected to amount to NOK 1.2 billion (2004 kroner).

DEVELOPMENT AND OPERATIONS

Traffic through the toll ring rose by 1.2% in 2004. This is a significant increase from 2003 when traffic growth was 0.4%.

Average daily passings increased from 245,199 per day in 2003 to 248,223 in 2004. The change in traffic volume in 2004 was distributed between the three main traffic corridors in the west, north and south with +1.0%, +1.2% and +1.7% respectively.

The growth in traffic volume in 2004 also was concentrated on the main road network, in line with the intentions of the Oslo package 1.

The average annual growth in traffic from 1990 to 2004 is 1.34%.

The number of active subscriptions rose by 31,045 in 2004, compared with a rise of 13,529 in the preceding year. At year-end, there were 401,745 valid subscriptions, of which 304,615 were discount cards (76%) and 97,130 were seasonal tickets (24%). The growth in subscriptions is accounted for in its entirety by discount cards. For the year as a whole, 79.8% of traffic passing used subscription lanes. During rush hours the share was about 88%.

As of 1 January 2004, subscriptions for discount cards with 100 passes were introduced.

At the end of 2004, the company had 33 full-time employees and 2 part-time employees. In addition, 2 people were employed on a temporary basis. At 8 of the toll plazas with the lowest traffic volumes, Securitas guards were also engaged in the registration of giro and video images. This reduces the company's administrative costs.

On 1 February 2004, the AutoPASS coordinated payment system was launched for nationwide toll companies. This means that a subscriber with a subscription agreement with one road toll company can freely pass all AutoPASS toll plazas in Norway and receive a monthly after-the-fact bill from the company he/she has a subscription with. AutoPASS has received positive feedback from our customers and is used extensively. As of 31 December 2004, the company's subscribers passed through the AutoPASS toll booths belonging to other companies generating turnover of NOK 105 million, while the corresponding figure for subscribers of other toll booth companies passing the toll ring in Oslo was NOK 18 million. The launch of the system encountered a number of start-up problems and resulted in an increase in the company's operating costs. The company has taken the initiative to both reduce and compensate for these effects. Plans have been compiled for expanding the system to include car ferry companies and car parks at a later date.

WORKING ENVIRONMENT

The working environment in the company is considered to be satisfactory. The Working Environment Committee met twice during the year and health, safety and the environment measures (HSE) are assessed on a continuous basis in collaboration with the employees.

Several initiatives were introduced in 2004 in cooperation with the company doctor and in relation to requirements from the Norwegian Labour Inspectorate for the improvement of air quality in the offices.

In 2004, sick leave totalled 597 days, corresponding to 6.9% of total working hours. The increase in sick leave is due to several employees on long-term sick leave.

There were no injuries or accidents in 2004.

The physical working environment at the toll plazas is demanding and is monitored vigilantly. Seen in view of the nature of the workplace however, the working environment must be deemed satisfactory.

The company's activities improve the flow of traffic and transfer traffic from local roads to an improved main road system and this has a positive impact on the environment.

Equal opportunities

The company aims to provide a workplace where there is full equality between females and males. The company's policy comprises sections related to equal opportunities which aim to prevent differential treatment due to sex in issues such as salary, promotion and

recruitment. The company has traditionally recruited its staff from environments where there are equal numbers of females and males.

Of the company's 35 employees, 24 are women. The Chairman of the Board is a woman, in addition to one of the other four board members elected by the shareholders. The ratio of women in managerial positions is 33%. The average annual salary for women is NOK 267,800 compared with NOK 375,600 for men. This is due to the fact that the ratio of women in non-managerial positions is higher than that for men.

Working hour agreements in the company are in accordance with the different positions held and are not reliant on whether the employee is male or female.

SHAREHOLDERS

The share capital is divided into 66 A shares of NOK 10,000 nominal value each and 44 B shares of NOK 10,000 nominal value each. The shares are owned by the City of Oslo and the County of Akershus respectively.

ACCOUNTS FOR 2004

The accounts for 2004 include the collection of road tolls for Oslo Package 1 and Oslo Package 2. Total operating revenues for 2004 amounted to NOK 1,192.7 million, which is NOK 110.1 million more than in 2003. The difference is due to an increase in single toll payments from NOK 15 to NOK 20 and to the fact that the toll fee increases on renewal of subscriptions opened at outdated prices.

Administrative expenses amounted to NOK 120.2 million or NOK 10.4 million more than in 2003. This increase is largely attributed to the introduction of AutoPASS. Amortisation (repayment of loan) of NOK 250 million is an additional administrative expense.

The operating profit totalled NOK 822.5 million. The difference between the operating profit and the net cash flow from operational activities in the cash flow analysis is due to the inclusion of the allocation of funds to road projects in the cash flow from operational activities.

The quota of short-term liabilities for the company is 33.6% in relation to total equity.

Net financial expenses totalled NOK 20.9 million or NOK 28.2 million lower than in the preceding year. This decline is a result of interest savings from lower withdrawals of road fund appropriations throughout the year and down payment of loans.

The net profit before allocations to road projects and public transport projects was NOK 801.6 million. Of this, NOK 591.8 million refers to Oslo Package 1 and NOK 209.8 million to Oslo Package 2.

There have been no events after the end of the financial year which are of significance for the assessment of the company's position and results.

FINANCIAL RISK

Market risk

The company's loan and interest exposure in foreign currencies is hedged via currency SWAP contracts, where the liability and interest in foreign currency is converted to

Norwegian kroner. The credit risk involved with the parties to the SWAP contracts is considered as minor as such contracts are only entered into with the major Norwegian banks and well-known credit institutions with credit rating AA+ or higher.

The company utilises floating interest rates for their liabilities. However, the risk related to changes in the interest rate is regarded as minor.

Credit risk

The risk of customers not having sufficient financial strength to fulfil their commitments is regarded as low, as our customer receivables are distributed over a vast number of customers. The gross credit risk on the date of the balance sheet totals NOK 24.4 million.

Liquidity risk

The company considers liquidity in the company to be excellent, and with our AA rating from Standard & Poor's, the potential to achieve new loans is very high.

ROAD PROJECTS IN 2004

The underground circle line extension (T-baneringen) between Ullevål and Carl Berners Plass started in the autumn of 2000. The first stage through to Storo and the new station at Nydalen opened for traffic in August 2003. The entire extension, with the new Sinsen station, is expected to be completed in the autumn of 2006. Road toll revenues provide the main funding for the project.

Work on widening the E6 from 2 lanes to 4 lanes between Klemetsrud and Assurtjern started in the late summer of 2002 and

T-baneringen



opened to traffic in September 2004. The next section of this road to be opened is Assurtjern-Vinterbro, expected to be completed in 2009.

INTERNAL AUDIT OF TOLL BOOTH COMPANIES BY THE DIRECTORATE OF ROADS

The Directorate of Roads carried an internal audit in 2004 of a number of toll booth companies. This resulted in a number of comments regarding Fjellinjen AS, all of which were replied to in a letter to the Directorate of Roads dated 16 December 2004. Of special note was the reply that a significant number of the comments resulting from the audit could have been clarified earlier if the audit report had been sent in advance to Fjellinje for comment, as had been agreed.

One principal issue resulting from the audit is whether the company should have the opportunity to make use of legal assistance in order to assess agreements the company intends to enter. This is a problem which affects many toll booth companies, and shall be discussed with Norvegians.

OUTLOOK

An increase in traffic volumes of 1% is expected in relation to 2004.

In accordance with a resolution by the Directorate of Roads and after statements made by Oslo City and Akershus county, the rates for individual drivers passing the toll booth remained unchanged for 2005. Revenues are expected to increase as a result of the traffic growth.

Amortisation of the collection rights and the repayment of loans are progressive and will amount to NOK 300 million in 2005.

The government represented by the Public Roads Administration, eastern region and the City of Oslo, has entered into an agreement regarding user financing of the highway adjustment at Bjorvika. The toll booth shall remain in place as long as there is a need for user financing and shall be removed when the adjustment work has been fully financed, at the latest at the end of 2012.

In December 2004, Akershus county adopted the proposal of the Public Roads Administration.

Against the backdrop described above, the Board of Directors believes that the going concern requirement has been satisfied and expects a year of stable development.

Oslo, 7 March 2005

The Board of Directors of Fjellinjen AS



R E S U L T A T R E G N S K A P

PROFIT AND LOSS ACCOUNT

(Beløp i hele 1000 kroner / NOK in thousands)

	Note nr	2004	2003	2002	
DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER					INCOME AND OPERATING EXPENSES
Driftsinntekter					Operating income
Abonnementsinntekter	1	800 822	746 616	704 107	Subscription income
Manuell betaling	1	370 276	316 300	313 945	Income in cash
Tilleggsavgifter	1,2	21 601	19 682	28 348	Surcharges
Sum driftsinntekter		1 192 699	1 082 598	1 046 400	Total operating income
Driftskostnader					Operating expenses
Lønnskostnader	3,4	11 970	12 158	12 961	Payroll and related cost
Avskrivninger	5	654	734	725	Depreciation
Avskrivning aktivert innkrev.rett	9	250 000	200 000	150 000	Depreciation of capitalized toll rights
Andre driftskostnader	6	107 567	96 933	89 242	Other operating expenses
Sum driftskostnader		370 191	309 825	252 928	Total operating expenses
Driftsresultat		822 508	772 773	793 472	Profit before financial items
FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER					FINANCIAL INCOME AND EXPENSES
Andre renteinntekter		6 807	11 730	19 815	Other interest received
Andre rentekostnader	13	26 024	59 117	88 033	Other interest paid
Andre finanskostnader		1 732	1 699	2 115	Other financial expenses
Resultat av finansposter		-20 949	-49 086	-70 333	Net financial items
Resultat før tildeling til veiprosjekter		801 559	723 687	723 139	Profit before contributions to road projects
Tildelt veiprosjekter	8	801 559	723 687	723 139	Contributions to road projects
Årsresultat		-	-	-	Profit for the year

BALANSE PR 31.12

BALANCE SHEET AT 31. DECEMBER

EIENDELER	Note nr	2004	2003	2002	ASSETS
ANLEGGSMIDLER					Fixed assets
Aktivert Innkrevingsrett	9,13	1 424 971	1 674 971	1 874 971	Capitalized toll rights
Kontormaskiner og inventar	5	1 330	1 984	2 678	Office machinery and equipment
Lån til SVA, rv 159		-	-	98 006	Loan to SVA, rv 159
Sum anleggsmidler		1 426 301	1 676 955	1 975 655	Total fixed assets
OMLØPSMIDLER					Current assets
Fordringer					Debtors
Kundefordringer	2	21 281	12 266	12 211	Accounts receivables
Andre fordringer		3 081	2 401	2 472	Other receivables
Sum fordringer		24 362	14 667	14 683	Total receivables
Kontanter, Bankinnskudd	10	355 761	153 525	2 411	Cash and bank deposits
SUM OMLØPSMIDLER		380 123	168 192	17 094	TOTAL CURRENT ASSETS
SUM EIENDELER		1 806 424	1 845 147	1 992 749	TOTAL ASSETS
EGENKAPITAL OG GJELD					SHAREHOLDERS EQUITY AND LIABILITIES
EGENKAPITAL					Shareholders' equity
Innskutt egenkapital					Paid-in capital
Aksjekapital	11	1 100	1 100	1 100	Share capital
Opptjent kapital					Retained earnings
Annen egenkapital	12	105 898	105 898	105 898	Other equity
Sum egenkapital		106 998	106 998	106 998	Total shareholders' equity
GJELD					Liabilities
Avsetning for forpliktelses					Provisions
Andre avsetninger for forpliktelses	7	5 000	5 000	-	Other provisions
Sum avsetning for forpliktelses		5 000	5 000	-	Total provisions
LANGSIKTIG GJELD					Long term liabilities
Langsiktige lån	13	689 979	1 046 299	1 119 649	Long term loans
Mottatt depositum	14	86 027	78 295	73 025	Deposits from subscribers
Avsatt ikke tildelt veimidler	8	312 160	81 602	100 916	Provisions for allocations
Sum langsiktig gjeld		1 088 166	1 206 196	1 293 590	Total long term liabilities
KORTSIKTIG GJELD					Current liabilities
Kortsiktig lån				48 666	Short term loans
Leverandører		15 198	5 288	4 719	Accounts payable
Skyldig offentlig avgifter		1 346	1 275	1 290	Public duties payable
Påløpte renter		2 997	5 446	12 101	Accrued interest
Forskudd fra abonnenter	15	398 616	372 507	356 154	Subscriptions in advance
Tildelt, ikke utbet. veimidler	8	186 796	140 999	167 876	Unpaid allocations to road projects
Annen kortsiktig gjeld		1 307	1 438	1 355	Other short-term liabilities
Sum kortsiktig gjeld		606 260	526 953	592 161	Total current liabilities
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 806 424	1 845 147	1 992 749	Total shareholders' equity and liabilities

Oslo, 7. Mars 2005


 CATHRINE FOSS STENE HARALD HORNE KIRSTI M. TRANBY ERLEND HELLE
 PER MAURITZ HANSSSEN OLE CHR. FRANTZVÅG SVEND L. LARSEN
 Adm. Direktør

REGNSKAPSPRINSIPPER

Generelt

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven 1998 og god regnskapspraksis. Selskapet utarbeider rapporter på halvårs- og årsbasis.

Avskrivninger omfatter avskrivning på innkrevningsretten, inventar, maskiner og utstyr i tilknytning til selskapets administrasjon.

Klassifisering

Eiendeler som er relatert til salg av abonnementer og trafikkinntekter, fordringer som har tidligere tilbakebetaling enn ett år og eiendeler som ikke er bestemt til varig eie eller bruk for virksomheten er klassifisert som omløpsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som anleggsmidler. Gjeld som har kortere tilbakebetalingstid enn ett år er klassifisert som kortsiktig gjeld, øvrig gjeld er klassifisert som langsiktig gjeld.

Vurdering

Omløpsmidler vurderes til laveste av virkelig verdi og anskaffelseskost. Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet forventes å ikke være forbigående. Gjelden vurderes til høyeste av virkelig verdi og verdi ved transaksjonstidspunktet med unntak av valutaskiltet gjeld.

Bidrag til veiprosjekter

De årlige bidrag fastsettes av Stortinget etter forutgående forslag fra selskapet, og kostnadsføres i selskapets regnskap. Årlige bidrag begrenses av årets resultat og tidligere opparbeidede fonds. Årsresultater ut over fastsatt tildeling, avsettes til nye tildelinger. Det er forutsatt at selskapet gjennom driften skal delfinansiere prosjekter i Oslo-pakken med 55% av en samlet ramme på NOK 8,1 mrd. (1987-kroner). De øvrige 45% finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet.

Oslopakke 2

Fra 01.11.2001 har selskapet også fått i oppgave å delfinansiere en forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus som har fått navnet Oslopakke 2.

Delfinansieringen av Oslopakke 2 skjer ved at det ble foretatt en takstøkning fra 01.11.2001. Inntektene av den spesielle takstøkningen skal i sin helhet gå til Oslopakke 2.

Driftsinntekter

Forskuddsbetalte abonnementsinntekter periodiseres i samsvar med forbruk.

Aktivert innkrevningsrett

Aktivert innkrevningsrett omfatter utbetalinger til bygging av Festningstunnelen inklusiv bomstasjoner og innkrevningsutstyr. Dette følger av Stortingets vedtak og avtale med Samferdselsdepartementet av 29.09.89 som gir selskapet rett til innkreving av bompenger.

Regnskapsmessig behandling av aktivert innkrevningsrett må ses i sammenheng med Fjellinjen AS' formål. Selskapet har ikke økonomisk formål for eierne ut over en inflasjonsjustering av innbetalt aksjekapital. Selskapet har en tidsbegrenset rettighet til å kreve inn bompenger som skal bidra til finansiering av veiprosjekter og kollektivtiltak i Oslo og Akershus. Driften av Fjellinjen AS kan deles i tre hovedfaser:

Fase 1: Finansiering av Festningstunnelen

Fase 2: Løpende bidrag til veiprosjekter og kollektivtiltak i Oslo og Akershus

Fase 3: Nedbetaling av gjeld og bidrag til veiprosjekter og kollektivtiltak

I fase 1 ble det trukket opp lån for å finansiere Festningstunnelen. I fase 2 skal overskuddet vesentlig benyttes til finansiering av veiprosjekter og kollektivtiltak samtidig som nedbetaling av lån tatt opp i fase 1 begynner. Selskapet befinner seg nå i fase 3 hvor gjelden skal nedbetales fullt ut samtidig med at resten av overskuddet det enkelte år benyttes til finansiering av veiprosjekter og kollektivtiltak. Nedbetalingen startet i 2001 og vil være fullført i 2007.

2001 var første året for avskrivninger av innkrevningsretten. Avskrivningene er progressive og skjer i takt med verdireduksjonen av innkrevningsretten i perioden fra 01.01.01 til 31.12.07. Pr. 31.12.07 skal innkrevningsretten være fullt avskrevet.

Det er Statens Vegvesen som er eier av bomstasjonene og innkrevningsutstyret.

Ifølge avtalen med Samferdselsdepartementet skal resultatet, etter at Fjellinjens løpende kostnader er dekket og fratrukket nedbetaling på gjeld, stilles til disposisjon for veiprosjekter i henhold til Stortingets vedtak. Bidrag til veiprosjekter og kollektivtiltak belastes regnskapet med utgangspunkt i statsbudsjettet for det aktuelle år. I tillegg avsettes den resterende del av resultatet slik at årets resultat blir null. Det avsatte beløp tildeles via statsbudsjettet for det etterfølgende år.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Opprydding- og fjerningskostnader

Det foretas ikke avsetning for oppryddings- og fjerningskostnader da dette påhviler Statens Vegvesen, som eier bomstasjonene.

Finansielle instrumenter

Lån- og renteesponering i valuta er sikret gjennom valuta-SWAP-avtaler hvor gjeld i valuta byttes til norske kroner. Rente-SWAP-avtaler benyttes for å oppnå såvel fast som flytende rente avhengig av markedet. I regnskapsføringen har selskapet benyttet valuta- og rentesatser

i henhold til SWAP-avtalene. Gjelden i balansen er omregnet til norske kroner til den kurs som selskapet er bundet til gjennom disse kontraktene. Rentekostnader og påløpte ikke betalte renter regnskapsføres til gjeldende rentesats i SWAP-avtalene. Selskapet anser kredittrisiko overfor SWAP-motpartene som liten da slike kontrakter kun inngås med de største norske bankene og velrenomerte kredittinstitusjoner med kredittvurdering AA+ eller bedre.

Pensjoner

Regnskapsføringen av kollektive pensjonskostnader skjer i samsvar med Norsk Regnskapsstandard om Pensjonskostnader. Pensjonskostnader beregnes etter en lineær opptjening under gitte forutsetninger om diskonteringsrente, forventet avkastning, lønnsøkning og andre aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang o.l. Pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi. Overfinansiering blir vurdert utfra selskapets mulighet til anvendelse av disse midlene til fremtidige innbetalinger til ordningen.

Skatt

Selskapet er innrømmet fritak fra beskatning.

Note 1 Driftsinntekter

Regnskapet for 2004 omfatter innkrevningen av bompenger for Oslo-pakke 1 og Oslo-pakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2004 på 1 192,7 millioner kroner. Andelen til Oslo-pakke 2 utgjorde 209,8 millioner kroner som i sin helhet går til tildeling.

Note 2 Kundefordringer

(Mill. kroner)

	2004	2003	2004
Registrerte fordringer	34.892	25.670	22.578
Avsatt for tap	(13.171)	(13.404)	(10.367)
Avsatt tap AutoPASS kunder	(440)		
Kundefordringer pr 31.12.	21.282	12.266	12.211

Kundefordringer består vesentlig av krav om tilleggsavgift og etterskuddsfakturerte fordringer i forbindelse med passeringer i det nye AutoPASS-systemet. Tilleggsavgifter som ikke er blitt betalt ved foreldelsesfristen på 3 år blir vurdert avskrevet. I tillegg foretas det etter en vurdering en avsetning for forventet tap av alle ikke avskrevne tilleggsavgifter. Ved foreldelse etter 3 år, blir denne avsetningen tilbakeført. I 2004 er det avskrevet kr 11 100 000 og tilbakeført avsetning med kr 234 000. Endringene i avsetning for tap og konstaterte tap, kr 10 866 000, er ført mot inntekter på tilleggsavgifter i resultatregnskapet. Kostnader direkte henførbare til tilleggsavgifter er på samme måte ført mot inntekter i resultatregnskapet. Dette utgjorde pr. 31.12.04 kr 8 360 000. Tilsvarende tall pr. 31.12.03 kr 7 901 000 og i 2002 var kr 8 795 000.

Fordringer på selskapets abonnenter som har benyttet AutoPASS ved å passere i andre bompenganeanlegg enn Oslingen er på kr 8.217.809. Det er avsatt kr 440.000 for forventet tap.

Fordringer på andre bompengeselskaper i forbindelse med passeringer i det nye AutoPASS-systemet er på kr 2.238.649. Det er ikke forventet tap i den sammenheng.

Note 3 Lønnskostnader

(Beløp i hele 1000)

	2004	2003	2002
Lønninger	9.188	9.040	9.067
Folketrygdavgift	1.622	1.591	1.911
Pensjoner	1.026	1.409	1.837
Andre ytelser	134	118	146
Sum lønnskostnader	11.970	12.158	12.961

Gjennomsnittlig antall ansatte i 2004 har vært 35.

Ytelser til ledende personer	Daglig leder	Styre
Lønn	675.066	257.000
Pensjonsutgifter	97.471	
Annen godtgjørelse	8.170	

Det foreligger ikke noen særskilt avtale om vederlag til daglig leder eller styre ved opphør av ansettelsesforholdet.

Revisor

Honorar til revisor er kostnadsført med kr 297.600 for revisjon og kr 58.786 for andre tjenester. Beløpene er inklusive mva.

Note 4 Pensjonskostnader

Selskapet har en kollektiv pensjonsordning i form av en ytelsesplan som omfatter 34 medlemmer. Beregnet overfinansiering er ikke aktivert i balansen fordi overfinansieringen ikke vil kunne benyttes innenfor selskapets virksomhetsområde.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn ved beregningen:

Diskonteringsrente	6,0 %
Forventet avkastning	7,0 %
Lønnsøkning	3,3 %
G-regulering	3,3 %
Regulering av løpende pensjon	2,5 %
Arbeidsgiveravgift - sats	14,1 %
Frivillig avgang før pensjonsalder	2,0 % før 40 år
Frivillig avgang før pensjonsalder	0,0 % etter 40 år

Sammensetningen av aktuarmessig beregnet pensjonskostnad av 31.12.04 er som følger:

Nåverdi av årets pensjonsopptjening	557.612
+ rentekostnad av påløpte pensjonskostnader	438.744
- forventet avkastning på pensjonsmidler	(582.523)
+ administrasjonskostnader	84.033
+ estimeringstap	26.751
+ arbeidsgiveravgift	111.615
Netto pensjonskostnad	636.232

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler som ikke er balanseført per 31.12.04 er beregnet som følger:

Estimerte påløpte forpliktelser	8.213.945
Estimert verdi av pensjonsmidler	(9.220.063)
Utsatt forpliktelse ved tap	(1.279.436)
Forskuddsbetalt arbeidsgiveravgift	(127.638)
Netto pensjonsforpliktelse	(2.413.192)

Sammensetning av estimerte pensjonsmidler:

Premiereserve	8.973.251
Premiefond	246.812
Estimert verdi av pensjonsmidler	9.220.063

Note 5 Driftsmidler

(Beløp i hele 1.000 kroner)

Maskiner og inventar	2004
Anskaffelseskost pr. 01.01.04	4.469
+ Tilgang	-
- Utrangert	467
Anskaffelseskost pr. 31.12.04	4.002
Akk. ordinære avskr. pr 01.01.04	2.485
+ Årets avskrivninger	654
- Utrangert	467
Akk. ordinære avskr. pr 31.12.04	2.672
Bokført verdi pr. 31.12.04	1.330

Det er benyttet lineære avskrivninger med en avskrivningssats på 20 % på maskiner og 12,5 % på innredninger, som er i samsvar med tidligere år. På inventar er avskrivningen tilpasset gjestående levetid for selskapet som er til 31.12.2007.

Note 6 Andre driftkostnader

Andre driftkostnader inkluderer bemanning av bomstasjonene som for 2004 utgjør kr 87.861.270 og vedlikehold av innkrevningssystemet med kr 14.978.205. Det vises også til note nr 7.

Den markerte økningen av andre driftkostnader i 2004 har sammenheng med innføringen av AutoPASS, det samordnede betalingssystemet for landets bompengeselskaper.

Note 7 Sluttvederlag ved selskapets avvikling

Det er inngått avtale med de ansatte om en seks måneders sluttvederlagsordning for de som har vært ansatt i minst fem år på avviklingstidspunktet.

Denne forpliktelsen er estimert til å utgjøre 5 millioner kroner. Beløpet er innarbeidet i regnskapet.

Det er også inngått avtale med personer som har vært ansatt i minst fem år på avviklingstidspunktet om 70 % lønn i ett til tre år. Det skal her gjøres fradrag for 75 % av andre arbeids-/pensjonsinntekter.

Som en følge av usikkerhet om antall ansatte innenfor de ulike ordninger samt usikkerhet til nivået for fradrag av andre arbeids-/pensjonsinntekter har selskapet ikke funnet det mulig å estimere verdien av oppgjøret pålitelig. Forpliktelsen er derfor ikke regnskapsført.

Note 8 Bidrag til veiprosjekter

(beløp i hele 1000)

Denne posten består av:

	2004	2003	2002
Tildelt iht. statsbudsjett	571.000	743.000	695.000
Avsatt for tildeling	312.160	81.602	100.916
- Avsatt året før	(81.602)	(101.152)	(72.777)
Bidrag til veiprosjekter	801.558	723.450	723.139
Skyldig og avsatt tildeling 01.01	222.601	269.028	302.953
- Utbetalt hittil i år	(525.203)	(769.677)	(757.300)
Sum skyldig og avsatt	498.956	222.601	268.792
Herav:			
Tildelt ikke utbetalt	186.796	140.999	167.876
Avsatt ikke tildelt	312.160	81.602	100.916
	498.956	222.601	268.792

Tildelt i henhold til statsbudsjettet for 2004 inneholder 121 millioner kroner til Oslopakke 2 og avsatt ikke tildelt i 2004 inneholder 88,8 millioner kroner til Oslopakke 2.

Note 9 Aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett er bokført til anskaffelseskost og avskrevet med 700 millioner kroner. Avskrivning av den aktiverte innkrevingsretten er beskrevet i eget punkt under regnskapsprinsipper.

Note 10 Bankinnskudd

Bundet på skattetrekkkonto, kr 1.101.126 er inkludert i beløpet.

Note 11 Aksjekapital

Aksjene er fordelt på 66 A-aksjer a kr 10.000,- og 44 B-aksjer a kr 10.000,-. Oslo kommune eier A-aksjene og Akershus fylkeskommune eier B-aksjene. Aksjene gir samme stemmerett. Det er ifølge selskapets vedtekter ikke gitt adgang til å utbetale utbytte for noe år i innkrevingsperioden.

Note 12 Annen egenkapital

Ved avvikling av selskapet skal eventuelle fondsmidler først benyttes til dekning av en verdistigning på aksjekapitalen som svarer til 80 % av endringen i konsumprisindeksen regnet fra aksjekapitalens innbetaling. Pr. 31.12.04 er dette beløpet beregnet til kr 501.762. Øvrige fondsmidler skal disponeres som veimidler.

Note 13 Lånefinansiering og finansielle forhold

Selskapet har fullfinansiert Festnings-tunnelen og investeringer i kontrollstasjoner og innkrevingsutstyr innenfor en investeringsramme på 2,1 mrd. kroner. Pr 31.12. 2004 er lån og annen gjeld nedbetalt med 700 millioner kroner.

Pr. 31.12.04 hadde selskapet lån på til sammen 690 millioner kroner. Lånene er langsiktige og tatt opp i utenlandsk valuta. 293,4 millioner kroner av de langsiktige lånene forfaller til betaling i 2005.

Utenlandslånene er sikret med valutawapavtaler.

Oversikt over lån

Låneinstusjon	Valuta	Benyttet kurs	Lånebeløp i mill. NOK	Gjennomsn. eff. rente
Banker/forsikring	USD 13,55 mill.	7,23	98	2,77 %
	USD 40 mill.	7,34	293	2,04 %
	USD 38 mill.	7,86	299	2,17 %
Sum lån			690	

Gjennomsnittlig effektiv rente på lånene inklusive nedbetalte lån har i 2004 vært på 2,55 % mot 5,7 % i 2003. Ved utgangen av 2004 lå den effektive renten på 1,92 %.

Lånenes forfallstruktur (beløp i mill. kroner)

	2005	2006	2007
Sum lån 01.01	690	397	98
Nedbetaling i året	293	299	98
Sum lån 31.12.	397	98	-

Nedbetaling av lån kan avlases med nye lån som vil få forfall innenfor den endelige nedbetalingsplanen. Nedbetalingsplanen går fra år 2001 til år 2007.

Det forligger følgende pantsettelse (beløp i hele 1.000 kroner):

	31.12.04	31.12.03	31.12.02
Av selskapets bokførte gjeld er sikret ved pant o.l.	689.979	1.046.299	1.119.649
Gjelden er sikret ved pant i Fjellinjens innkrevingsrett.			
Den bokførte verdi av denne er	1.424.971	1.674.971	1.874.971

Likviditeten i selskapet balanseres i hovedtrekk ved opptak og Innløsning av lån. Lånegjelden er forutsatt ikke å overstige 2 100 millioner kroner. Nedbetaling av lån startet i år 2001 og avsluttes i 2007 i henhold til vedtak i Stortinget 1997.

Med kredittvurderingen AA fra kredittvurderingsselskapet Standard & Poor's og for øvrig god tilitt i finansmarkedet vurderes risikoen for ikke å oppnå refinansiering ved forfall av lån å være liten.

Fjellinjen AS har bekreftet overfor Standard & Poor's at det er selskapets intensjon å opprette et fond for betjening av lån, renter og avdrag over en seks måneders periode i det tilfellet at sikkerhetsmarginen for betjening av renter og lån, (resultat for finanskostnader og eksklusive avskrivninger dividert på renter og avdrag) på noe tidspunkt skulle vise tegn til å falle under 1,5.

Sikkerhetsmarginen pr. 31.12.04 var 4,0.

Det er selskapets policy at det ikke skal tas valutarisiko.

Note 14 Mottatt depositum

Beløpet, kr. 86.026.988, er mottatt i depositum for utleverte elektroniske brikker. Ved innlevering av brikker ved opphør av abonnement skal depositumet tilbakebetales.

Note 15 Forskudd fra abonnenter

Abonnementene for passering gjennom bompengeringen betales på forskudd. Beløpet, kr. 398.615.997, representerer den samlede gjenstående verdi på abonnementene ved regnskapsårets slutt.

ACCOUNTING PRINCIPLES

Basis of accounting

The financial statements have been prepared in accordance with The Accounting Act of 1998 and good accounting practice in Norway.

The company prepares interim accounts on a semi-annual and annual basis.

Depreciation comprises depreciation of the collection right, fixtures and fittings and plant and machinery used in an administrative capacity.

Classification of assets and liabilities

Assets connected to the sale of subscriptions and traffic-related income, receivables due within one year, and assets that are not intended for permanent ownership or use in the business are classified as current assets. Other assets are classified as fixed assets. Liabilities due in less than one year are classified as current liabilities, other liabilities are classified as long-term liabilities.

Valuation

Current assets are valued at the lower of actual value and original cost. Fixed assets are valued at original cost, but are written-down to actual value when a diminution in value is considered not to be of a temporary nature. Liabilities are valued at the higher of actual value and value at the time of transaction, with the exception of hedged foreign loans.

Contributions to road projects

The annual contribution is fixed by the Storting (Parliament) subsequent to a proposal from the company, and reported as an expense on the company's account. Annual contributions are limited to the year's profit and earlier accumulated funds. Profits in excess of contributions are reserved for new contributions. The company is expected to partly finance the projects in the Oslo-package from its operations with 55% of a total capital budget of NOK 8.1 billion (1987 NOK). The other 45% will be financed through government budget appropriations.

"Oslo Package 2"

From 01.11.2001 the company has also partly funded an accelerated public development in Oslo and Akershus, called the "Oslo Package 2".

The partial finance of the "Oslo Package 2" is arranged through a tariff increase from 01.11.2001. Revenue from this specific increase in tariffs will go to "Oslo Package 2" in its entirety.

The collection period for the "Oslo Package 2" is arranged through a tariff increase from 1 November 2001. Revenue from this specific increase in tariffs will go to "Oslo package 2" in its entirety.

The collection period for "Oslo Package 2" will terminate together with the collection period for the "Oslo Package 1" in 2007.

Operating income

Prepaid subscription revenues are accrued in accordance with consumption.

Capitalised toll rights

Capitalised toll rights comprise payments made for the building of the Festningstunnel, including the toll plazas and toll equipment. These payments are a result of a parliamentary resolution and an agreement with the Ministry of Transport and Communications dated 29 September 1989, which gives the company the right to exact road tolls.

The accounting treatment of the capitalised toll rights must be understood in the context of the company's objects. The company does not have a financial obligation to the owners other than an inflationary adjustment to the paid-in share capital. The company has a time-limited right to exact tolls for the purpose of financing road projects in Oslo and Akershus. The business of Fjellinjen AS can be divided into three main phases.

Phase 1: Financing of the Festningstunnel
 Phase 2: Continuous contribution to road and public transport projects in Oslo and Akershus
 Phase 3: Repayment of debt and contributions to road projects and public transport measures

In phase 1 the company raised loans to finance the construction of the Festningstunnel. In phase 2 the annual profits are to be used to finance road projects and public transport, and at the same time repayment of loans incurred in phase 1 shall commence. The company is now in phase 3 where loans incurred in phase 1 are to be repaid in full while the surplus profit for each year is to be used to finance road projects and public transport. Repayment started in 2001. When all the debt has been repaid at the end of year 2007, the company will be wound up.

2001 was the first year for amortising toll rights. The amortisation is progressive and in step with the reduction in the value of toll rights in the period from 1 January 2001 until 31 December 2007. By 31 December 2007, the toll rights will be fully amortised.

The Public Roads Administration owns the toll booths and toll equipment.

According to the agreement with the Ministry of Transport and Communications, profits after operating costs and repayment of debts are to be made available for road projects and public transport in accordance with resolutions adopted by the Storting. Contributions to road projects and public transport facilities are charged to the accounts in the basis of the State Budget for the year in question. In addition, any unutilised profits are set aside to bring the annual result to zero. The amount set aside is allocated via the State Budget in the following year.

Receivables

Accounts receivable and other receivables are recorded at nominal amounts less a provision for bad and doubtful debts. The provision for bad debts is based on an individual assessment of each receivable. An unspecified amount is also allocated for other accounts receivable in order to cover anticipated losses.

Dismantling and removal costs

No provision is made for the costs of dismantling and removal, as these are the responsibility of the Public Roads Administration who owns the toll plazas.

Financial instruments

Foreign exchange and interest rate exposure on foreign debt is hedged by way of foreign exchange swaps, which exchange the currency to NOK. Interest rate swaps are employed to achieve fixed or floating rates depending on market circumstances. In the financial statements, the company has applied the foreign exchange and interest rates as provided in the swap agreements. Foreign currency debt is translated to NOK at the rate the company must apply under these contracts. Interest payable and accrued unpaid interest is accounted for using interest rates per the swap agreements. The company regards the credit risk with respect to the swap counterparts as minor, since these agreements are only made with the largest Norwegian banks and well-reputed financial institutions with a credit rating of AA- or higher.

Pensions

Group pension schemes are accounted for according to the Norwegian standard of accounting for pension costs. Pension costs are calculated according to a linear earnings model based on specific assumptions about discount rates, projected returns, salary increases and other actuarial assumptions concerning mortality, voluntary retirement etc. The pension fund assets are valued at fair value. Any over-funding is considered on the basis of the company's ability to utilise these funds for future payments to the pension scheme.

Taxes

The company has been granted an exemption from taxation.

Note 1 Operating income

Operating income in 2004 includes collecting of toll to finance Oslo Package 1 and Oslo Package 2. Total operating income in 2004 was NOK 1,192.7 million, NOK 209.8 million of the amount is allocated to "Oslo Package 2" in its entirety.

Note 2 Accounts receivable

(NOK million)

	2004	2003	2002
Recorded receivables	34,892	25,670	22,578
Provisions for bad debts	(13,171)	(13,404)	(10,367)
Provisions for bad debts, ASB	(440)		
Acc. receivable of '31.12.	21,282	12,266	12,211

Short-term receivables consist mainly of invoiced surcharges not settled. Surcharge invoices not settled after three years are treated as written off. In addition, assessed provision is made for doubtful debts of the total of surcharges more than 6 months old and which are not yet written off. On reaching the limitation period of three years, the provision is reversed. In 2004, NOK 11,100,000 was written off, while provisions of NOK 234,000 was reversed. The change in bad debts and the realised losses of NOK 10,866,000, are recorded against income from surcharges in the profit and loss account. Similarly, expenses related directly to surcharges are recorded against income from surcharges in the profit and loss account. This amounts to NOK 8,360,000 as of 31.12.04. Corresponding figures as of 31.12.03 were NOK 7,901,000 and in 2002 NOK 8,795,000.

Claims on the company's subscribers in connections with the new AutoPASS system amounted to NOK 8,217,809. Provision for anticipated loss is NOK 440,000.

Claims on other toll collecting companies in connection with the new AutoPASS system amounted to 2,238,649. No loss is expected in this connection.

Note 3 Salary costs

(NOK 1000)

	2004	2003	2002
Salaries	9,188	9,040	9,067
Social security	1,622	1,591	1,911
Pensions	1,026	1,409	1,837
Other payments	134	118	146
Total salary costs	11,970	12,158	12,961

In 2004, the average number of employees was 35.

Salary and remuneration to:	Managing Director	The Board of Directors
Salary/remuneration	675,066	257,000
Pensions	97,471	
Other remuneration	8,170	

The auditor

The auditors' fee was recorded as an expense of NOK 297,600 for auditing and NOK 58,786 for other services. These figures include VAT.

Note 4 Pension costs

The company operates a defined contribution pension scheme for 34 employees. Calculated over-funding of the pension scheme has not been accounted for in the balance sheet as it will not be utilisable in the company's business area.

The following assumptions have been made in the calculation of pension costs:

Discount rate	6.0%
Projected yield	7.0%
Salary increases	3.3%
Adjustment of National Insurance basis amount (G)	3.3%
Current pensions adjustments	2.5%
Employer's social security contributions - rate	14.1%
Voluntary retirement before reaching 40 years	2.0%
Voluntary retirement after reaching 40 years	0.0%

The pension cost as calculated by the actuary on 31 December, 2004 comprises:

Present value – current year's pension earnings	557,612
+ Interest on accrued pension costs	438,744
– Projected yield on pension fund assets	(582,523)
+ management expenses	84,033
+ estimation loss	26,751
+ Employer's National Insurance contribution	111,615
Net pension cost	636,232

Pension obligations and pension fund assets not included in the balance sheet at 31 December 2004 are estimated as follows:

Estimated accrued pension costs	8,213,945
Estimated value of pension fund assets	(9,220,063)
+ Deferred obligations for loss	(1,279,436)
Prepaid National Insurance Contribution	(127,638)
Net pension obligation	(2,413,192)

Composition of pension fund assets:

Premium reserve	8,973,251
Premium assets	246,812
Estimated value of fund assets	9,220,063

Note 5 Fixed assets

(NOK 1 000)

Office machinery and equipment:	2004
Acquisition costs as at 01.01.04	4,469
Additions	–
– Disposals	467
Acquisition cost as at 31.12.04	4,002
Accumulated depreciation as at 01.01.04	2,485
+ Depreciation for the year	654
– Disposals	467
Accumulated depreciation as at 31.12.04	2,672
Book value 31.12.04	1,330

Straight-line depreciation is used with a depreciation rate of 20% for machinery and 12.5% for the fixtures and fittings. This is consistent with previous years. Equipment is depreciated based on the remaining life of the company, i.e. until 31 December 2007.

Note 6 Other operating expenses

Other operating expenses include costs related to the manning of the toll plazas, which in 2004 amounted to NOK 67861,270 and maintenance of the collecting system which amounted to NOK 14,978,205. Please also see note 7 below.

The large increase of other operating expenses in 2004 is due to introduction of the new AutoPASS system, the co-ordination of electronic fee collection for the country's toll companies.

Note 7 Redundancy pay on winding up of the company

Agreement have been entered into with the employees for six-month redundancy pay scheme for those who have been employed by the company for minimum 5 years at the time of winding up the company.

This obligation is estimated at NOK 5 million. The figure has been incorporated into the accounts.

The company has also entered into agreements with employees who will have worked for the company for less than five years at the time of winding up, for 70% salary for a period of one to three years. A deduction shall be made for 75% of other labour/pension revenues.

As a result of the uncertainty related to the number of employees within the various schemes and an uncertain level for deduction of other labour/pension revenues, the company has not been able to produce a reliable estimate of the value of the settlement. This obligation has therefore not been entered in the profit and loss account.

Note 8 Contributions to road projects

(NOK 1 000)

This item consists of:

	2004	2003	2002
Allocated in accordance with the State Budget	571,000	743,000	695,000
Provisions for disbursements	312,160	81,602	100,916
– Provisions prior years	(81,602)	(101,152)	(72,777)
Contributions to road projects	801,558	723,450	723,139
Unpaid allocations and provisions for allocations at 01/01	222,601	269,028	302,953
– Paid during the year	(525,203)	(769,877)	(757,300)
Net allocations and provisions payable	498,956	222,601	268,792
Of which:			
Allocated but unpaid	186,796	140,999	167,876
Provisions not allocated	312,160	81,602	100,916
	498,956	222,601	268,792

In the amount allocated in accordance with the State Budget for 2004 NOK 121 million is allocated to Oslo-package 2. Provisions not allocated in 2004 include NOK 88.8 million to the Oslo Package 2.

Note 9 Capitalised toll rights

Capitalised toll rights are recorded at original cost and written off with NOK 700 million. Depreciation of capitalised toll rights is described in a separate item under accounting principals.

Note 10 Bank deposits

Bank deposits include NOK 1,101,126, restricted as cover for employee taxes deducted at source.

Note 11 Share capital

The share capital is divided into 66 A shares held by the City of Oslo with a nominal value of NOK 10,000 each and 44 B shares held by Akershus County Council with a nominal value of NOK 10,000 each. The shares have equal voting rights. According to the company's articles of association, dividends may not be distributed for any years during the toll collection period.

Note 12 Other equity

When the company is wound up, any available funds will first be used to cover an increase in value of the share capital that corresponds to 80% of the change in the Consumer Price Index calculated from the date the shares were issued. As of 31.12.04 this amounts to NOK 501,762. All other remaining funds will be allocated to road projects.

Note 13 Loan financing and financial conditions

The company has fully financed the Festningstunnel and investments in associated toll plazas and equipment within an investment ceiling of NOK 2.1 billion. At the end of 2004, NOK 700 million had been repaid on loans and other liabilities.

As of 31 December 2004, the company had loans totalling NOK 690 million. The loans are long-term and raised in foreign currencies. NOK 293.4 million of the long-term liabilities matures for payment in 2005.

Foreign exchange exposure on foreign debt is hedged through swap agreements.

Summary of loans

Financial institution:	Currency	Exchange rate	Loan principal (NOK mill.)	Average effective interest rate
Banks/insurance	USD 13.55 million	7.23	98	2.77
	USD 40 million	7.34	293	2.04
	USD 38 million	7.86	299	2.17
Total loans			690	

In 2004, the average effective interest on the loans was 2.55% compared with 5.70% in 2003. At year-end 2004, the average effective interest on the loans was 1.92%.

Instalment profile (NOK mill.)

	2005	2006	2007
Total loans at 01.01	690	397	98
Yearly repayments	293	299	98
Total loans at 31.12	397	98	-

When a loan is due it is replaced with a new loan, which is given maturity within the final repayment schedule. The repayment schedule runs from 2001 to 2007.

The company's mortgages are as follows: (NOK 1000)

	31.12.04	31.12.03	31.12.02
Debt secured by mortgages	689,979	1,046,299	1,119,649

The debt is secured by mortgages in Fjellinjen AS' toll collecting rights.

The book value of the lodged rights	1,424,971	1,674,971	1,874,971
-------------------------------------	-----------	-----------	-----------

The liquidity in the company is mainly balanced through repayment and renewal of loans. The company's debt shall not exceed NOK 2,100 million and shall be repaid in the period from 2001 to 2007, which is in accordance with the 1997 parliamentary resolution.

Based on the AA rating by Standard & Poor's and a good standing in the financial markets in general, the risk of not obtaining refinancing when loans mature is considered to be low.

Fjellinjen AS has confirmed to Standard & Poor's that it is the company's intention to establish a debt service reserve to cover six months of debt service in circumstances where the debt service capacity (profit before financial expenses and excluding depreciation divided by interest payments + instalments) is likely to drop below 1.5 in any given year.

Debt service capacity at 31.12.04 was 4.0.

It is the company's policy not to incur any foreign exchange risk exposure.

Note 14 Deposits from subscribers

NOK 86,026,988 has been received as deposits on electronic chips lent to subscribers. At the end of the subscription period, the deposits are repayable against return of the chips.

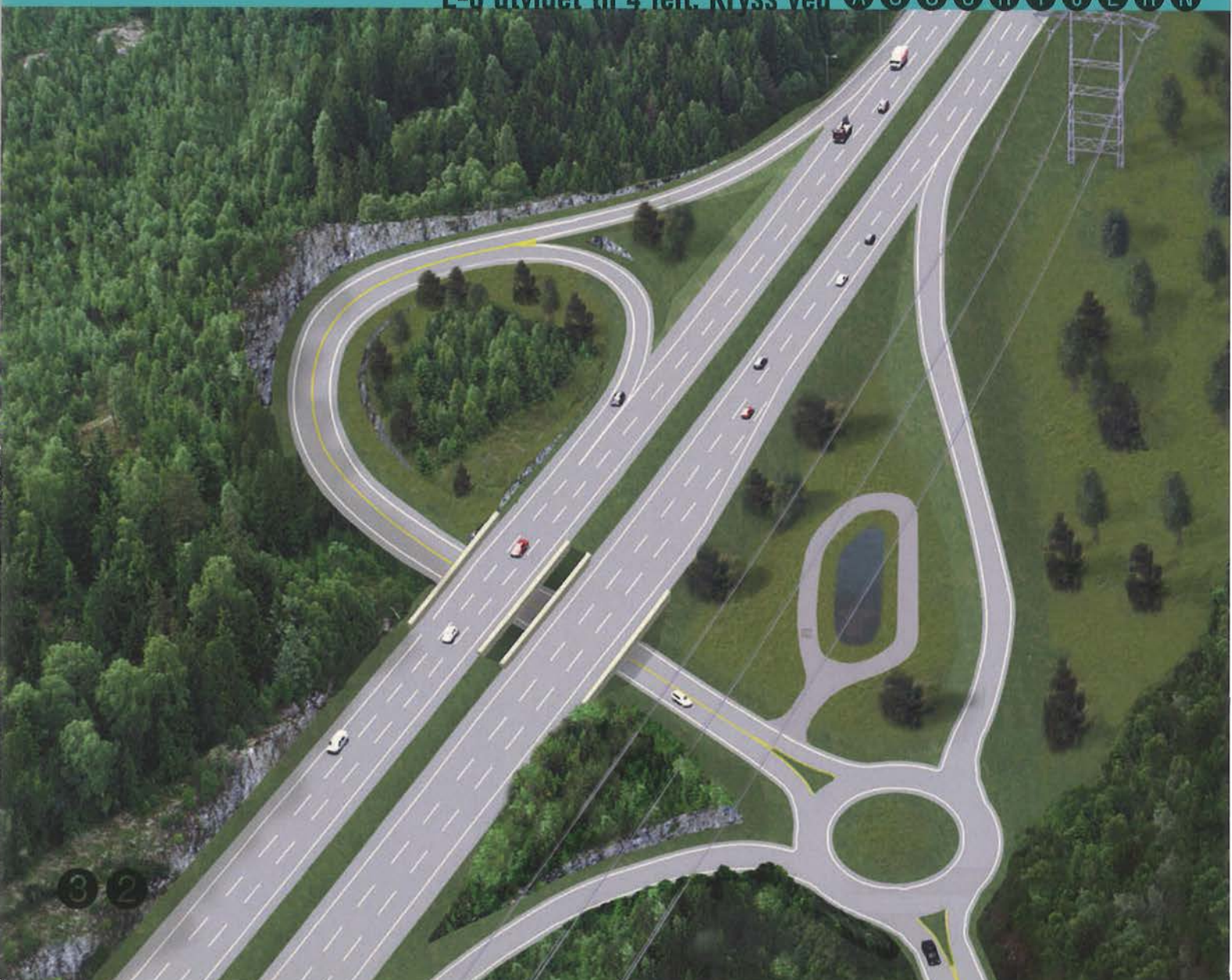
Note 15 Prepaid subscriptions

Subscriptions for passing the toll plazas are prepaid. The amount, NOK 398,615,997, represents the remaining value of the subscriptions at the end of the accounting year.



Ny undersjøisk vegtunnel i **B J Ø R V I K A**

E-6 utvidet til 4 felt. Kryss ved **A S S U R T J E R N**



KONTANTSTRØM ANALYSE

CASHFLOW ANALYSIS

(beløp i hele 1000 kroner / NOK in thousands)

Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	2004	2003	2002	Operating activities
+ Innbetalinger fra abonnenter og manuelle betalinger	1 216 845	1 104 237	1 098 161	+ Cash inflow from subscriptions and manual payments
- Utbetaling til veiprosjekter og varer og tjenester	-622 860	-861 242	-851 072	- Cash outflow for road projects and services
- Utbetalinger til ansatte, Arb.g.avg., skatterekk m.m.	-12 029	-12 090	-13 020	- Cash outflow for salaries, social security, taxes etc.
+ Innbetaling av renter	6 807	18 226	13 319	+ Cash inflow from interest
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	588 763	249 131	247 388	Net cash inflow from operating activities
Likvider tilført/brukt på investering				Investing activities
Investert i driftsmidler	-	-40	-1 289	Purchase of tangible fixed assets
Lån til SVA, rv 159	-	91 509	-	Loan to SVA, rv 159
Netto likviditetsendring fra investeringer	-	91 469	-1 289	Net cash flow from investing activities
Likvider tilført/brukt på finansiering				Financing activities
+ Innbetaling ved opptak av ny langsiktig gjeld	-	-	449 450	+ Issue of long-term debt
+ Innbetaling ved opptak av ny kortsiktig gjeld	-	-	48 666	+ Issue of short-term debt
- utbetaling ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-356 320	-73 350	-793 780	- Repayment of long-term debt
- utbetaling ved nedbetaling av kortsiktig gjeld	-	-48 666	-	- Repayment of short-term debt
- utbetaling av renter	-30 205	-67 470	-93 630	- Interest payments
Netto likviditetsendring fra finansiering	-386 525	-189 486	-389 294	Net cash outflow from financing
Netto endring likvider gjennom året	202 236	151 114	-143 195	Net increase (decrease) in cash and cash equivalents
+ Likviditetsbeholdning 01.01	153 525	2 411	145 606	Cash and cash equivalents at 01.01
= Likviditetsbeholdning 31.12	355 761	153 525	2 411	Cash and cash equivalents at 31.12
Avstemming				Reconciliation of operating profit to net cash inflow from operating activities
Resultat før rentekostnader	27 756	60 816	93 630	Operating profit before interest payments
+ ordinære avskrivninger	654	734	725	+ Depreciation on tangible assets
+ aktivert innkrevingsrett	250 000	200 000	150 000	+ Capitalized toll rights
+/-endring i kundefordringer	-9 015	-55	-5 832	(Increase)/ decrease in trade debtors
+/-endring i leverandørgjeld	9 310	569	-4 530	Increase/ (decrease) in trade creditors
+/-endring kortsiktige tidsavgrensingsposter	71 168	-3 889	-13 394	Increase/ (decrease) in short term provisions
+/-endring langsiktige tidsavgrensingsposter	238 290	-9 044	26 789	Increase/ (decrease) in long term provisions
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	588 763	249 131	247 388	Net cash inflow from operating activities

R E V I S J O N / A U D I T R E P O R T

Til generalforsamlingen i Fjellinjen AS

Revisjonsberetning for 2004

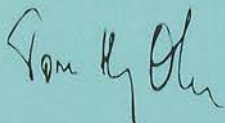
Vi har revidert årsregnskapet for Fjellinjen AS for regnskapsåret 2004, som viser et overskudd på kr 0. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og norsk god revisjonsskikk. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets økonomiske stilling 31. desember 2004 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god regnskapskikk
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 7. mars 2005
PricewaterhouseCoopers AS



Tom Henry Olsen
Statsautorisert revisor

To the Annual Shareholders' Meeting of Fjellinjen AS

Auditor's report for 2004

We have audited the annual financial statements of Fjellinjen AS as of 31 December 2004, showing a profit of NOK 0. We have also audited the information in the directors' report concerning the financial statements, the going concern assumption, and the proposal for the allocation of the profit. The financial statements comprise the balance sheet, the statements of income and cash flows and the accompanying notes. These financial statements are the responsibility of the Company's Board of Directors and Managing Director. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements and on other information according to the requirements of the Norwegian Act on Auditing and Auditors.

We conducted our audit in accordance with the Norwegian Act on Auditing and Auditors and auditing standards and practices generally accepted in Norway. Those standards and practices require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. To the extent required by law and auditing standards an audit also comprises a review of the management of the Company's financial affairs and its accounting and internal control systems. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion.

In our opinion,

- the financial statements have been prepared in accordance with the law and regulations and present the financial position of the Company as of December 31, 2004, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended, in accordance with accounting standards, principles and practices generally accepted in Norway
- the company's management has fulfilled its duty to produce a proper and clearly set out registration and documentation of accounting information as required by law and accounting standards, principles and practices generally accepted in Norway
- the information given in the directors' report concerning the financial statements, the going concern assumption, and the proposal for the allocation of the profit are consistent with the financial statements and comply with the law and regulations.

Oslo, 7 March 2005
PricewaterhouseCoopers AS

STANDARD & POOR'S	RATINGS DIRECT
----------------------	----------------

Research:

[Return to Regular Format](#)

Summary: Fjellinjen AS

Publication date: 21-Feb-2005
Primary Credit Analyst(s): Magnus Pettersson, Stockholm (46) 8-440-5929; magnus_petterson@standardandpoors.com
Secondary Credit Analyst(s): Robert Bain, London (44) 20-7176-3520; robert_bain@standardandpoors.com

Credit Rating: AA/Stable/--

Rationale

The rating on Norway-based Fjellinjen AS reflects the company's position as the operator of the central road and tunnel toll complex through which all traffic entering or traveling through the City of Oslo must pass. Stable traffic growth provides Fjellinjen with strong coverage of debt service obligations, and although the company is responsible for running the toll stations and collecting tolls, it has no responsibility for road maintenance, which is a riskier and more capital-intensive activity.

Fjellinjen, which is owned by the City of Oslo (AA+/Stable/--) and the County of Akershus (not rated), was established to finance the construction of Festningstunnelen (formerly the Oslo Tunnel) by charging user fees. Fjellinjen has a monopoly on the city's tolls, and revenues have been collected since the completion of the tunnel in 1990.

Traffic passing through the tolls increased by 1.5% during the first half of 2004 compared with the same period of 2003, which is in line with the historical and future expected growth average.

Fjellinjen benefits from stable cash flows. EBITDA for the first half 2004 was Norwegian krone (Nkr) 530.3 million (\$144.7 million), an increase of 11% on the first half 2003. This was due to a combination of higher tariffs and traffic volumes. The higher tariffs followed the decision to fund new public transportation infrastructure investments with proceeds from Fjellinjen's toll system. The tariff for manual payments was increased to Nkr20 from Nkr15 from Jan. 1, 2004, which should lead to continued increased revenues for 2004 and beyond.

Although strong, debt service capacity (defined as EBITDA to net financial cost and installments) for the first half of 2004 decreased to 3.75x, from 3.95x at the end of 2003. This figure is expected to fall further, to about 2.5x when the company's amortization profile peaks in 2005-2006. Debt is forecast to be repaid fully by 2007. Fjellinjen's coverage of interest is also strong, and is forecast to remain well above 5x. The company's financial surplus is currently paid--on a discretionary basis--to the Norwegian central government as a contribution to a series of road projects and a new public transportation infrastructure development project (known as "the Oslo Package") in the city and its surrounding areas.

Liquidity.

Fjellinjen's liquidity is strong. At year-end 2004, Fjellinjen had Nkr356 million in cash, and Nkr575 million in uncommitted bank lines with domestic banks, which are renewed annually. This compares with Nkr690 million in total debt outstanding at the year-end, which the company has agreed to amortize fully on a linear basis until 2007. No acceleration provisions caused by rating triggers or other types of covenants are included in the existing credit agreements.

Outlook

The outlook is stable. A strong monopoly operation, stable traffic streams, and flexibility in terms of contributions to road projects will enable Fjellinjen to maintain its sound financial position. According to Parliamentary Statement No. 3, passed on June 17, 1997, it is assumed that Fjellinjen's debt will be repaid fully and the toll collection period terminated by year-end 2007.

Group E-mail Address

infrastructureeurope@standardandpoors.com



L G K F O D M T F J E L L I N J E N A S L J O G O S P O I Q W E R T U O D M T L J O G
G O F F F A K O S P O I Å R S R A P P O R T Q W E R L K J H G F D S A Z X C V N F J G L D
L K J H G F D S A Z X C V B 2 0 0 4 N F J G L D L S K S F D S A Z X C V N F J G L D L S K S K



FJELLINJEN AS

St. Olavsgt. 28,
0166 OSLO
Tlf. 815 00 101

www.fjellinjen.no