

Rapport 2020 - 2



Innholdsliste

Rapport 2020 - 2	0
Innleiing	2
1. Mandat og føringar	3
2. Status for gjennomføringa av bompengereforma i bomregion sørvest	5
3. Innkrevjing, trafikkdata og bompengeinntekter	7
4. Finans og økonomi	20
5. Strategiar og planar hausten 2020	23

Innleiing

Ferde sine verdiar er open, påliteleg, etterretteleg og nyskapande. Selskapet ønskjer å vera ein gjennomsiktig organisasjon, både overfor trafikantar, oppdragsgjevarar, media og samarbeidspartnarar. Me vil derfor informera om samfunnsoppdraget vårt og om korleis me utfører det. Styret i Ferde AS ønskjer eigarrapportering 2-3 gongar per år utover årsrekneskapen og rapportering i samband med generalforsamlinga. Dette er den andre formelle rapporteringa til alle eigarane våre i 2020. Ferde tek gjerne i mot innspel frå eigarane i høve til denne rapporteringa.

Ferde har starta førebuingane for salet av utferdarverksemda til aktørar som skal operera i ein fri marknad. Per i dag er ikkje avtaleverket som regulerer administrativt og teknisk grensesnitt for samhandling mellom autopassutferdarar og bompengeselskap ferdig definert. For å sikra kontantstraumen inn til bompengeprosjekta, må dette vera på plass før kommersielle utferdarar kan overta. Ferde har dispensasjon frå Statens vegvesen til å driva både som utferdar og operatør fram til 31.12.2020. Det ser ut til at denne dispensasjonen vil kunna bli noko forlenga. Ferde arbeider no med ei utskiljing som balanserer riktig pris, tryggleik for framtidig inntektsstraum og det å ta vare på dei tilsette.

Ei hending som har prega samfunnet sidan mars, er spreinga av COVID-19 viruset. Hittil har ikkje dette påverka drifta i Ferde utover meir bruk av heimekontor og digitale møte. Innteninga per no ser ut til å vert noko lågare i 2020 enn budsjettert og føresett i ein del av proposisjonane, men trafikk og inntekter har tatt seg opp dei siste vekene. Dei fleste prosjekta har robust økonomi og lang innkrevjingstid, så me reknar framleis med at dette viruset har begrensa påverknad på Ferde si verksemd.

Bergen 11. september 2020

Trond Juvik
Adm.dir.

1. Mandat og føringar

Ferde AS er etablert av det som no er Vestland, Rogaland og Agder fylkeskommunar med grunnlag i Stortinget si handsaming av Meld. 25 (2014 – 2015). Dei tre fylkeskommunane eig selskapet med ein tredjedel kvar. Færre selskap skal medverka til auka profesjonalitet i bompengesektoren. Det overordna målet for Ferde er å sørge for bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår i bomregion sørvest. Brukarvenleg innkrevjing skal også prioriterast.

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

Finansieringsavtalane vert inngått med oppdragsgjevar (dei tre fylkeskommunane, Nye Veier og Statens vegvesen). Avtalane omhandlar finansieringsplikta, og sikrar oppdragsgjevaren sin rett til rekvirering av bompengemidlar. Samstundes skal finansieringsavtalen regulera samhandlinga mellom utbygger og bompengeselskapet i høve til montering og nedmontering av vegkantutstyr. I Bypakke Bergen (Miljøloftet) er det Vestland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) er det Rogaland fylkeskommune som er part i finansieringsavtalen. I Samferdselspakken for Kristiansandsregionen er det Statens vegvesen som er part i finansieringsavtalen, grunna at det berre gjenstår eit statleg prosjekt i pakken.

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Myndighet og regelverk – avdeling Brukarfinansiering (BFIN) er tilsynsmynde for bompengeverksemda. BFIN utarbeider og implementerer regelverk på bompengeområdet og gjev godkjenningar og løyve, mellom anna takstvedtak.

Ferde sine oppgåver er å:

- Krevja inn bompengar i samsvar med takstvedtak
- Finansiera bompengeprosjekt
- Vera autopassutferdar i ein overgangsperiode (seinast fram til 31.12.2020, kan kanskje bli forlenga)
- Ikkje driva anna verksemd
- Kunna yta bompengefaglege tenester til Statens vegvesen
- Driva kostnadseffektivt

- Ikkje gje utbytte til eigarane

Ferde er eit instrument for å nå bompengereforma sitt hovudmål om:

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

For at staten skal kunna vurdere om ein har nådd måla for bompengereforma på strategisk nivå, er det utvikla 6 nøkkeltalsindikatorar som Ferde og dei andre regionale bompengeselskapa blir målte på:

- Driftskostnad per passering
- Driftskostnad i prosent av passeringsinntekt
- Realiseringsgrad på passeringar utan avtale
- Identifiseringsgrad
- Vekta gjennomsnittleg effektiv lånerente inklusive sikringskostnadar
- Avkasting på overskottslikviditeten frå bompengeinnkrevjinga

Positiv utvikling på desse nøkkeltalsindikatorane er viktig for at Ferde skal lukkast som regionalt bompengeselskap.

2. Status for gjennomføringa av bompengereforma i bomregion sørvest

Ferde har kjøpt og innfusjonert alle dei tidlegare bompengeselskapa i regionen. Denne prosessen vart avslutta i løpet av 2019.

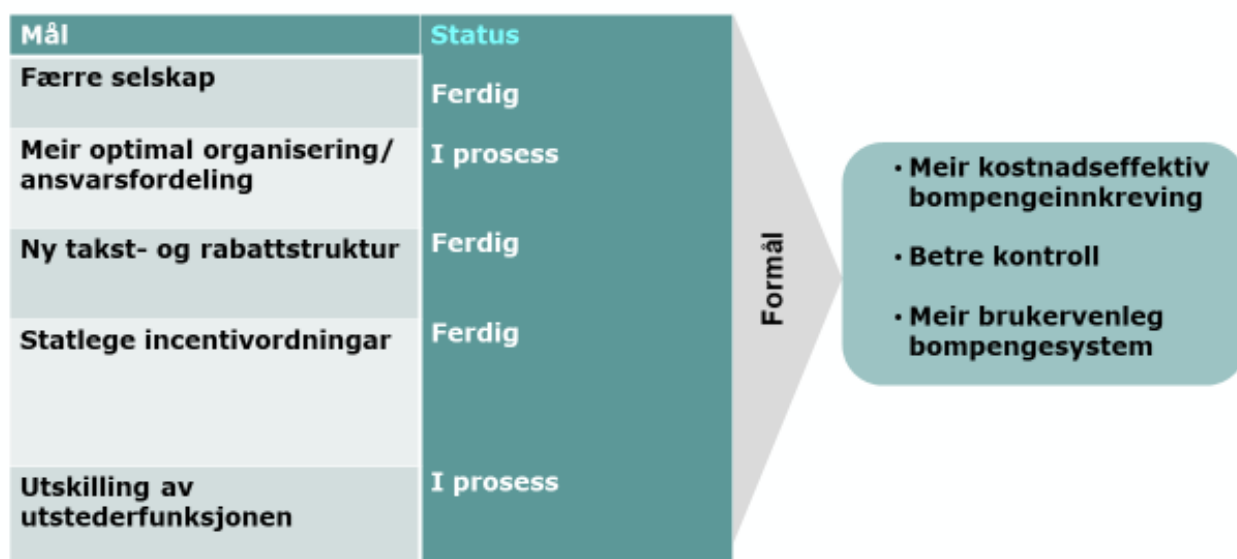
Eit anna element i bompengereforma er «meir optimal organisering og ansvarsdeling». Dette er eit pågåande arbeid. Ansvaret for vegkantutstyret i eksisterande bompengestasjonar vart overført til dei regionale bompengeselskapa 04.12.2019. De regionale bompengeselskapene er no juridiske eigarar av det tekniske utstyret som handterer passeringar gjennom bomstasjonane. Tidlegere hadde bompengeselskapa berre ansvar for drift og vedlikehald gjennom service- og vedlikeholdsavtalar med leverandørane av utstyret, medan Statens vegvesen var formelle eigarar. Den siste vegkantanskaffinga som vert gjort i regi av Statens vegvesen er til Ryfast.

Alle prosjekta i bomregion sørvest driv no innkrevjing basert på det standardiserte rabattsystemet (20 % brikkerabatt for lette køyretøy, ingen rabatt for tunge køyretøy og etterskottsfakturering).

Ferde mottok i 2020 tilskott frå ordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda for prosjekta Førdepakken, Vossapakko, Hardangerbrua, E134 Stordalstunnelen,



Bompengereforma - hovudmål



Haugalandspakken, Ryfast og E18 Tvedestrand – Arendal. Ferde har i 2020 fått eit «ekstraordinært» tilskott for E18 Tvedestrand – Arendal og Hardangerbrua. Dette ekstraordinære tilskottet er knytt til regjeringa sitt bompengeforlik hausten 2019 - eller ein kan sjå på dette tilskottet som ei vidareutvikling av eit element i bompengereforma.

Eit femte mål med reforma er å skilja dei to rollene som bompengeselskapa har som utferdar og operatør. Ferde har eit pågåande prosjekt for å tilretteleggja for utskiljing og avhending av utferdarverksemda. Nye utferdarselskap kjem til. Vegdirektoratet har no godkjent SkyttelPASS (dotterselskap av Skyttel) etter §21 og Tollticket etter § 22 i utferdarforskrifta. Fjellinjen si utferdarverksemd, Fjellinjen Utsteder AS, er no kjøpt av Fremtind Forsikring.

3. Innkrevjing, trafikkdata og bompengeneinkter

Passeringar i Ferde sine prosjekt

I 2020 tom. juli har det vore om lag 145 millionar passeringar i bomstasjonane i Ferde sitt område. Det er ein auke på 8,3% frå same periode i 2019. Veksten skuldast stort sett nye stasjonar i Bypakke Bergen fom. 6. april 2019 og 7 månadar med innkrevjing til Nordhordlandspakken og E18 Tvedestrand - Arendal i 2020.

Ferde AS - passeringar per prosjekt

Prosjekt som har innkrevjing i 2020

Prosjekt	Til og med juli 2020	Til og med juli 2019	Endring frå 2019	Endring frå 2019 i %
Årsnes ⁵	98 603	149 375	- 50 772	-34,0 %
Jondalstunellen ⁴	106 971	145 941	- 38 970	-26,7 %
Hardangerbrua	391 660	470 549	- 78 889	-16,8 %
E134 Stordalstunellen	366 717	424 775	- 58 058	-13,7 %
Kvammapakken	521 370	600 570	- 79 200	-13,2 %
Rogfast	785 724	878 784	- 93 060	-10,6 %
Vossapakko	1 480 270	1 650 776	- 170 506	-10,3 %
Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)	38 921 385	43 364 158	- 4 442 773	-10,2 %
T-forbindelsen	806 007	873 684	- 67 677	-7,7 %
Samferdselspakke Kristiansandsregionen	11 044 998	11 815 759	- 770 761	-6,5 %
Bømløpakken	772 370	825 769	- 53 399	-6,5 %
Haugalandspakken	21 598 754	23 073 144	- 1 474 390	-6,4 %
Gjesdal	239 686	253 010	- 13 324	-5,3 %
Askøypakken	4 317 888	4 545 943	- 228 055	-5,0 %
Førdepakken	3 701 542	3 879 867	- 178 325	-4,6 %
Finnfast	268 859	270 236	- 1 377	-0,5 %
Austevollsbrua	198 197	195 383	2 814	1,4 %
Bypakke Bergen ¹	47 704 409	40 819 925	6 884 484	16,9 %
Nordhordlandspakken ²	8 078 276	-	8 078 276	
E18 Tvedestrand - Arendal ³	3 987 854	-	3 987 854	
Sum:	145 391 540	134 237 648	11 153 892	8,3 %

¹ utviding med nye stasjonar frå 6.april 2019

² Innkrevjinga starta opp 1.desember 2019

³ Innkrevjinga starta opp 2.september 2019

⁴ Innkrevjinga vart avslutta 8. juli 2020

⁵ Innkrevjinga vart avslutta 1. juli 2020

På ferjene er elbilar med frå det tidspunktet då dei er inntektsgjevande dvs. frå april 2019 for Austevollsbrua og frå 1. januar 2020 på Årsnes og Langevåg - Buavåg (Bømløpakken). Elbilar er med som fritakspasseringar eller inntektsgjevande passeringar i bomstasjonane på land.

NB! Førebelse tal, med atterhald om at det kan koma endringar.

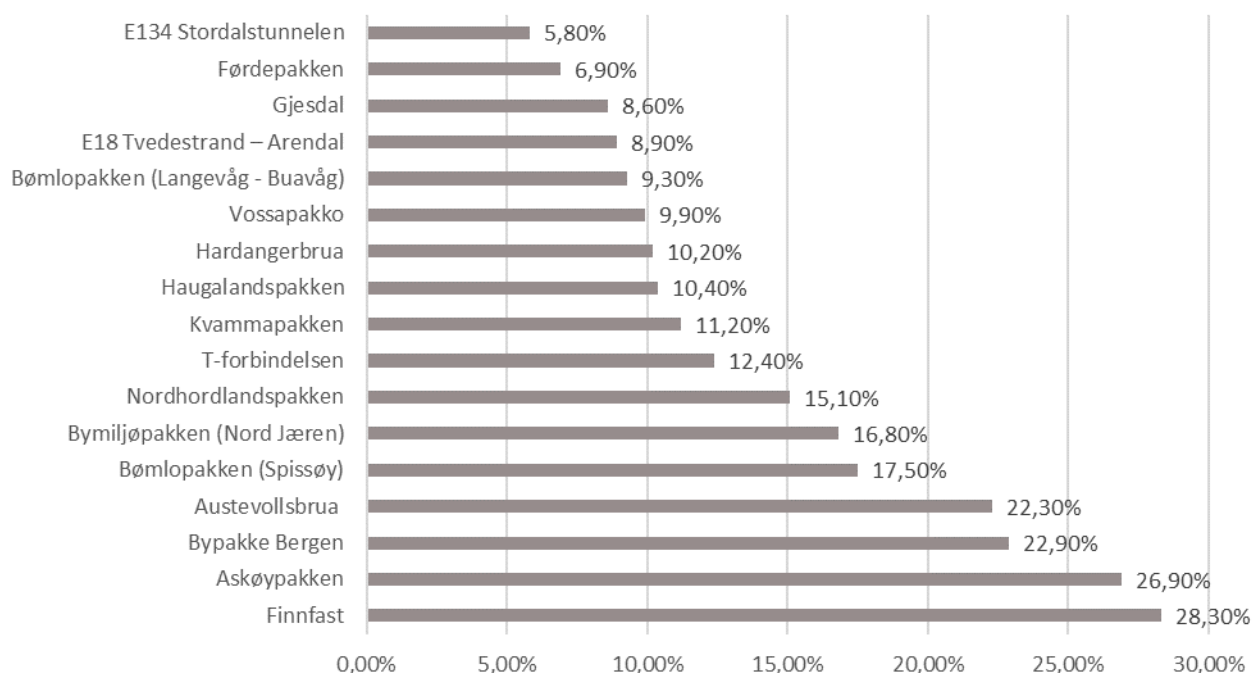
Dei fleste prosjekta har hatt trafikksvikt i år. For prosjekta med innkrevjing tom. juli er trafikksvikten i prosent størst for Hardangerbrua (ned 16,8%) og Stordalstunellen (ned 13,7%) frå same periode i 2019. Passeringane i Haugalandspakken, Bypakke Nord -Jæren (Bymiljøpakken), Samferdselspakken for Kristiansandsregionen og Bypakke Bergen utgjør om lag 82% av alle passeringane i Ferde sitt område.

Elbilpasseringar juli 2020

Elbilandelen er høgast på øyar i bynære strom. Per august 2020 er det berre prosjektet Rogfast og Samferdselspakken for Kristiansandsregionen som ikkje har innført elbilbetaling.

I prosjekt med timeregulering og/eller passeringstak og som har betaling for elbil, er det ein del elbilpasseringar (til liks med passeringar frå andre køyretøy) som ikkje vert til inntektsgejvande passeringar. Desse elbilpasseringane kan ikkje lenger identifiserast som elbilpasseringar, berre som generelle fritakspasseringar. Det er derfor eit brot i statistikken i høve til statistikken før innføringa av takstar for nullutsleppskøyretøy i prosjekt der det er passeringstak og/eller timeregulering.

INNTEKTSGEJVANDE ELBILPASSERINGAR I PROSENT AV INNTEKTSGEJVANDE PASSERINGAR PER PROSJEKT, juli 2019

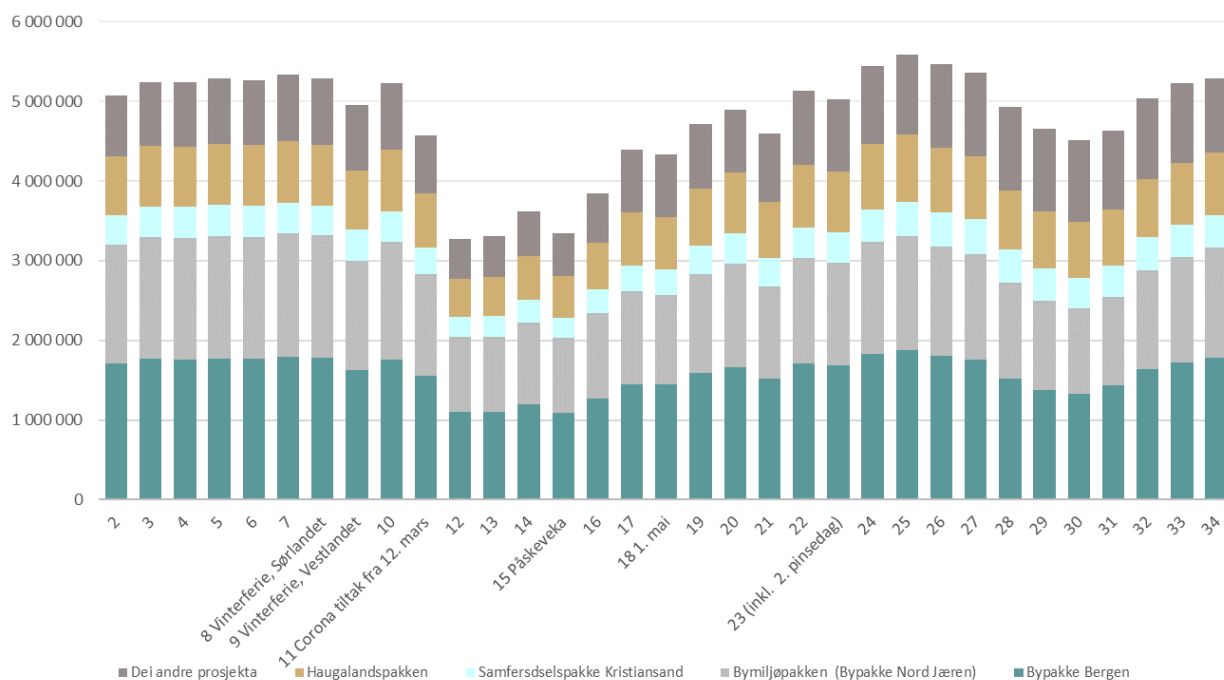


I nokre prosjekt er elbilandelen vanlegvis noko lågare i juli enn elles i året.

Passeringar før og etter Corona restriksjonane vart innførte

Coronarestriksjonane som gradvis vart innførte i slutten av veke 11, reduserte trafikken i bomstasjonane til langt under «vinterferienivå» i mars og april. Trafikkreduksjonen var på 35-40% i høve til vekene før Corona tiltaka.

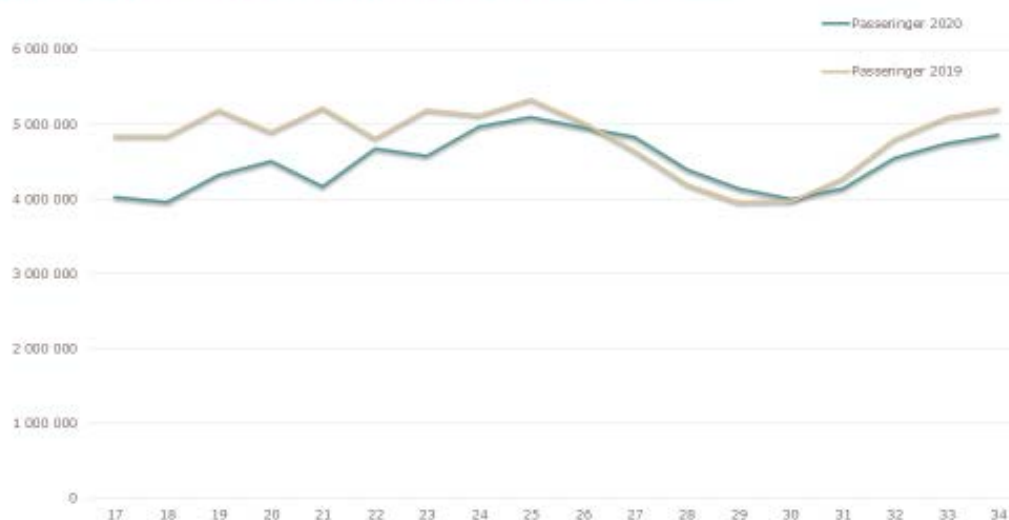
PASSERINGAR PER VEKE I 2020 I FERDE SINE BOMSTASJONAR



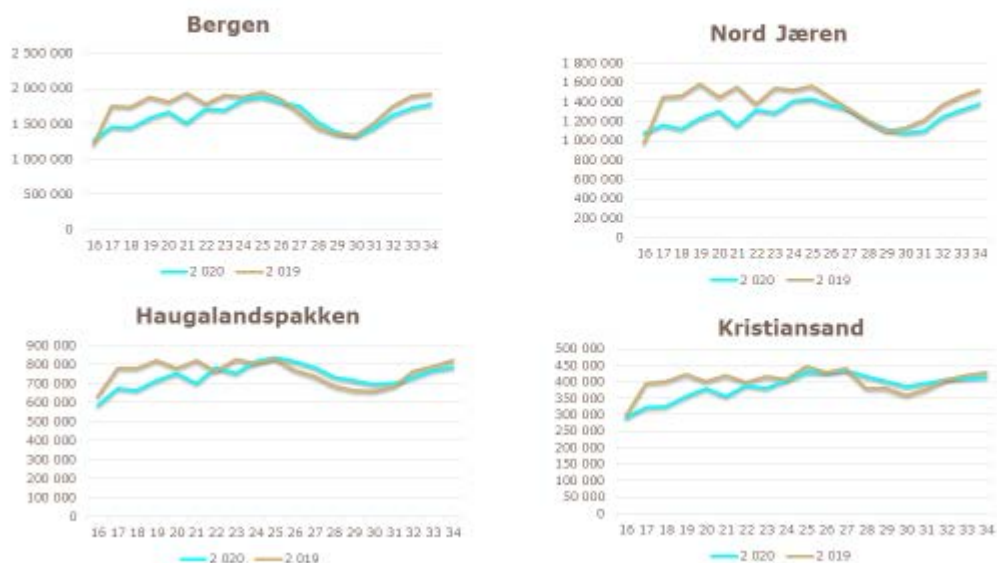
Trafikken i veke 34 i år er om lag som i vekene før Coronatiltaka vart iverksette.

Men trafikken i dei 14 prosjekta som hadde innkrevjing i bomstasjonar i veke 34 både i 2019 og i 2020 er noko lågare i år enn i fjor. Tal passeringar var 4,8 mill. i veke 34 i år mot 5,2 mill. i veke 34 i 2019 (ned 6,9%).

Bompengepasseringar i dei 14 prosjekta som hadde innkrevjing i bomstasjonar våren/sommaren i 2019 og 2020



Passeringer i dei største bypakkene dei siste vekene samanlikna med i fjor



Bompenginntekter i Ferde sine prosjekt tom. juli

Ferde - bompenginntekter per prosjekt					
Prosjekt	Til og med juli 2020	Til og med juli 2019	Endring frå 2019	Endring frå 2019 i %	
Årsnes1	1 931 579	3 988 616	-	2 057 037	-51,6 %
Jondalstunellen 2	2 772 928	3 850 674	-	1 077 747	-28,0 %
Hardangerbrua	50 551 214	65 305 710	-	14 754 496	-22,6 %
Vossapakko	50 408 576	64 834 973	-	14 426 397	-22,3 %
Stordalstunellen	12 506 588	14 459 295	-	1 952 708	-13,5 %
Kvammapakken	17 655 760	19 553 208	-	1 897 448	-9,7 %
Kristiansand	111 547 185	122 602 258	-	11 055 073	-9,0 %
Btmiljøpakken (Bypakke Nord-	487 505 237	525 851 410	-	38 346 173	-7,3 %
Askøypakken	55 912 558	58 091 456	-	2 178 898	-3,8 %
Rogfast	53 596 860	55 547 303	-	1 950 443	-3,5 %
Austevollsbrua	10 513 470	10 880 693	-	367 223	-3,4 %
Førdepakken	54 955 620	56 827 359	-	1 871 739	-3,3 %
Bømlopakken	38 424 604	39 722 026	-	1 297 422	-3,3 %
Haugalandspakken	110 693 871	114 224 874	-	3 531 003	-3,1 %
T-forbindelsen	19 364 790	19 581 066	-	216 276	-1,1 %
Finnfast	24 017 970	23 166 747		851 223	3,7 %
Gjesdal	11 057 380	10 649 451		407 929	3,8 %
Bypakke Bergen 3	584 575 210	556 224 149		28 351 061	5,1 %
Nordhordlandspakken 4	74 202 200	-		74 202 200	
E18 Tvedestrand-Arendal 5	71 488 437	-		71 488 437	
Sum:	1 843 682 036	1 765 361 267		78 320 769	4,4 %
1 Innkrevjinga vart avslutta 1. juli 2020		4 Innkrevjinga starta opp 1. desember 2019			
2 Innkrevjinga vart avslutta 8. juli 2020		5 Innkrevjinga starta opp 2. september 2019			
3 utviding med nye stasjonar frå 6. april 2019					
NB! Førebelse tal, med atterhald om at det kan koma endringar.					

Bompenginntektene for prosjekt med innkrevjing både i 2020 og i 2019 har auka med 4,4% tom. juli 2020 i høve til same periode i 2019. Inntektssvikten i denne perioden for Hardangerbrua er på 22,6%. Det er berre Finnfast, Gjesdal og Bypakke Bergen som har hatt

positiv inntektsutvikling. For Bypakke Bergen skuldast dette utvidinga med nye stasjonar frå 6. april 2019. For Finnfast skuldast dette innføring av elbilbetaling frå 01.08.2019. Gjesdal har hatt trafikkreduksjon, men høg inntekt i juli 2020 samanlikna med juli 2019 (det var mange ukjente passeringar her i juli 2019). Bompengainntektene frå Haugalandspakken, Bypakke Nord -Jæren (Bymiljøpakken), Samferdselspakken for Kristiansandsregionen og Bypakke Bergen utgjør om lag 70% av Ferde sine bompengainntekter.

Trafikk og bompengainntekter per prosjekt

Trafikk og inntekstutviklinga hittil i år, særleg i frå mars til mai, er prega av den delvise nedstenginga av samfunnet grunna Coronaviruset. Trafikken i mange prosjekt i juni og juli er nesten som normalt om sommaren.

Askøypakken

Prop. 197 S (2012-2013) om delvis bompengefinansiering av Askøypakken vart vedteke i Stortinget 05.12.2013. Innkrevjinga starta opp 01.11.2014 og innkrevjinga kan skje i «inntil 14 år». Askøypakken omfattar sju delprosjekt på fylkesveg på Askøy og skal porteføljestyrt. Trafikk og inntekter har hittil vore lågare enn føresett i proposisjonen. Gjennomsnittstaksten er 12,8 kr. hittil i år som er eit par kroner lågare enn føresett. Prisjustering frå 01.05.2019 og innføring av elbiltakst frå 01.01.2019 har auka inntektene (men også mange elbilpasseringar blir omfatta av timeregelen og blir til fritakspasseringar). Inntekta tom. juli månad er om lag 55,9 mill.kr. i 2020 mot om lag 58,1 mill. kr. i 2019. Inntektessvikten er i månadane mars, april og mai med tilsaman 3,1 mill. kr. i høve til same periode i 2019. Inntektene i juni og juli 2020 er 0,5 mill.kr. høgare enn i juni og juli 2019.

Austevollsbrua

St.prp. nr. 30 (2004-2005) vart vedteke i Stortinget 17.12.2004. Etterskottsinnkrevjinga av bompengar starta opp 17.11.2007 og skal pågå i 13 år. Innkrevjinga vil kunna avsluttast 17.11.2020, under føresetnad om at gjenstående kostnader og lånebeløp vil bli nedbetalt med ferjeavløysingsmidlar som Vestland fylkeskommune får tilført i inntektsoverføringssystemet i 2021 og i 2022. Visse for at Ferde får desse midlane vert ein føresetnad for at innkrevjinga skal kunna stenga til 17.11.2020. Desse midlane må då overførast frå Vestland fylkeskommune til Ferde i 2021 og ev. i 2022. Sambanda Husavik – Sandvikvåg og Krokeide – Hufthamar la om til autopassferjeregulativet med bortfall av passasjerbetaling, inklusive bortfall av passasjerbompengar, 01.04.2019. Det vart samstundes innført bompengar for elbil i desse sambanda. Elbilandelen i juli var 22,3%. Bompengainntektene tom. juli 2020 er 10,5 mill. kr. mot 10,8 mill. kr. i same periode i 2019. Samanlikna med 2019, har inntektene vore lågare i mars, april, mai og juni (Coronaeffekt og redusert takst i juni, sjå avsnittet lenger bak i rapporten) og høgare i januar, februar og juli. Betalande køyretøy i tom. juli 2020 er 1,4 %

høgare enn i same periode i 2019, men dette skuldast systemendring ved at innføring av elbilbetaling frå 01.04.2019 har gjeve fleire inntektsgevande passeringar.

Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren)

Prop. 47 S (2016 –2017) om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland vart vedteke i Stortinget 30.3.2017. Innkrevjinga til Bypakke Nord- Jæren (Bymiljøpakken), som er ei vidareføring av bomringen på Nord Jæren, starta opp 1. oktober 2018. Innkrevjinga skjer i 38 nye bomstasjonar. Bymiljøpakken skal delfinansiera nye tiltak i Bymiljøpakken som sikrar god framkome for alle trafikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gange og næringslivstransport. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2033. Bymiljøpakken skal porteføljestyrt. Trafikk og inntekter er hittil langt lågare enn føresett i proposisjonen. Hovudsakleg skuldast inntektssvikten lågare trafikk enn føresett og høgare elbilandel enn føresett. I tillegg har ein fått ein negativ Coronaeffekt på trafikk og inntekt frå mars 2020. Gratispasseringar som følgje av timesregelen vart sett til 10% i prop. Den har vore gjennomsnittleg på rundt 20%. Gratispasseringar som følge av passeringstaket er derimot lågare enn føresett med 3% istadenfor 10%. Elbiltakst vart innført 10.02.2020 samstundes med at rushtidsavgifta fall vekk. Bompenginntektene for første halvår 2020 er 13% lågare enn i andre halvår 2019. Tom. juli 2020 er inntektene om lag 487,5 mill. kr. mot 525,9 mill. kr. i same periode i 2019 (ned 7,3%). I proposisjonen var det lagt til grunn ein ÅDT på 218 000 ved oppstart av innkrevjinga. ÅDT for 2020 tom. juli månad er 182 730. I dei 7 første månadane i 2020 har det vore om lag 21 000 færre passeringar kvar dag samanlikna med same periode i 2019. Gjennomsnittleg inntekt i Bypakke Nord -Jæren er i proposisjonen føresett å vera kr. 20 i 2016 kr. Det tilsvarar om lag 21,6 kr. i 2020 kr. Reell snittinntekt tom. juli 2020 er 12,5 kr.

Bypakke Bergen

Prop. Nr. 11 S (2017-2018) om finansiering av Bypakke Bergen, som avløyser Bergensprogrammet, vart vedteke i Stortinget 20.12.2017. Bypakke Bergen har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Bypakke Bergen skal delfinansiera samferdselsprosjekt i Bergen, herunder finansiering av nye prosjekt i Miljøløftet og nedbetaling av gjelda frå Bergensprogrammet. Pakken kan porteføljestyrt. Innkrevjinga i dei nye bomstasjonane starta 6. april 2019. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 250 000. ÅDT for dei 7 første månadane av 2019 er på 212 896. Gjennomsnittleg inntekt per passering er om lag 12 kr., ned ei krone frå 2019. Bompenginntektene for første halvår 2020 er 11% lågare enn i andre halvår 2019. Sidan talet på bomstasjonar vart utvida 6. april 2019, er ikkje trafikk og inntekter samanliknbare hittil i år mot hittil i fjor. Inntektene sommaren 2020 målt mot sommaren 2019 er om lag 16 mill. kr. lågare i mai, 5 mill. kr lågare i juni og 3 mill. lågare i juli. I denne perioden har det vore om lag 15 500 færre passeringar i Bypakke Bergen kvar dag samanlikna med same periode i 2019. Framtidige inntekter vil avhenga av total trafikktutvikling,

men også av fordelinga av trafikk på køyretøygrupper – spesielt knytt til utviklinga i elbilandelen, sidan elbiltakstane er lågare her enn dei maksimalt kunne ha vore i høve til regelverket.

Bømlopakken

St.prp. nr. 78 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland vart vedteke 16.06.2009. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Bømlopakken delfinansierer 18 prosjekt på fylkesveg på Bømlo. Inntektene har fram til 2019 vore noko lågare enn føresett i proposisjonen, noko som har skuldast høg elbilandel. Bompengar for elbil og nytt takst og -rabattsystem for stasjon Spissøy vart implementert 01.02.2019. Elbilinntektene utgjør om lag 0,5 mill. kr. i månaden. Elbiltakst og autopassferjeregulativ på ferja Langevåg – Buavåg vart innført 1. januar 2020. Trafikken i 2020 tom. juli har vore lågare enn i same periode i 2019, noko som i høg grad skuldast Corona effekten. I månadane mars, april og mai var 20% færre passeringar enn i same periode i 2019. I juli 2020 var det derimot 13% fleire passeringar enn i juli 2019. Bompengeinntektene tom. juli 2020 er om lag 38,4 mill.kr. mot 39,7 mill.kr. i same periode i 2019. Det er venta at ein Bømlopakke 2 vert lagt fram for Stortinget med det første. I denne pakken er det tatt sikte på å finansiera dei resterande prosjekta i Bømlopakken. Det er derfor mogleg at Bømlopakke 2 vil avløysa Bømlopakke 1 før utlaupe av innkrevjingsperioden for Bømlopakke 1.

E18 Arendal - Tvedestrand

Prop. 86 S (2015-2016) gjeldande bompengefinansiering av E18 Tvedestrand - Arendal i Aust-Agder vart vedteke i Stortinget 30.5.2016. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2034. Innkrevjinga starta opp 1.9.2019, med innkrevjing i begge retningar i to stasjonar, Mørland og Stølen. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 19500 i 2014, og ein trafikkvekst på 2,4%, noko som gir ein ÅDT på om lag 22 600 i 2020. Trafikken tom. juli ligg langt under dette med ein ÅDT på 18 722. Julitrafikken er langt høgare med ein ÅDT på 33 508. Prosjektet mottok i mars 2020 eit «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar på til saman 375 mill. 2020 kr. til reduksjon av gjennomsnittstaksten i prosjektet på minst 20 pst. Utbetalinga av tilskottsmidlane er fordelte med 216,6 mill. kr i 2020 og 158,4 mill. kr i 2021. Dette tilskottet kom i tillegg til tilskottet som følgjer av at prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengar på riksvegar utanfor storbyområda. Takstnedsetjinga vart gjort 15. april. Gjennomsnittstaksten er i takstvedtaket frå 10. mars 2020 fastsett til 18,14 kr. Realisert gjennomsnittstakst fom. mai tom. juli 2020 er 15,20 kr., dvs. nokre kroner under fastsett gjennomsnittstakst.

E134 Stordalstunnelen

Prop. 156 S (2012-2013) om blant anna delvis bompengeinnkrevjing til E134 Stordalstunnelen vart vedteke i Stortinget 18.6.2013. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2029.

Trafikken har vore høgare enn føresett i proposisjonen og har auka med 1,1% frå 2018 til 2019. Prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksveggar utanfor storbyområda. Takstane vart reduserte 1.4.2018 samstundes med omlegginga til nytt takst- og rabattsystem. I takstvedtaket frå 2018 er gjennomsnittstaksten etter takstreduksjon sett til 34 kr. (2014 kr). Realisert gjennomsnittstakst i 2020 tom. juli er kr. 33,4 kr. Passeringsinntektene i 2020 tom juli var 12,5 mil. kr. mot 14,5 mill kr. i same periode i 2019 (ned 13,5%). Tal passeringar i 2020 tom. juli 2020 var 366 717 mot 424 775 i same periode i 2019 (ned 13,7%). Trafikk og inntektsnedgangen skriv seg frå mars og april med redusert påskeutfart og mindre tungbiltrafikk enn vanleg. Takst for elbil vart innført 01.04.2019, men med lågt tal elbilar (5,8% av passeringane i juli 2020) er elbilinntektene framleis låge. Ferde reknar med at innkrevjinga kan avsluttast før utløpet av bompengerperioden.

Finnfast

St.prp. nr. 38 (2005-2006) om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606) vart vedteke i Stortinget 28.02.2006. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2029. Trafikken og inntektene i Finnfast har vore langt høgare enn lagt til grunn i proposisjonen, noko som gjorde at takstane vart sette ned med 25% i 2011 grunna god økonomi (ref. Prop. 119 S (2919-2011) og ein høg andel ikkje betalende køyretøy. Trafikken i 2020 tom. juli er 0,5% lågare enn i same periode i 2019 og passeringsinntektene tom. juli 2020 er 3,7% høgare enn i same periode i 2019, opp frå om lag 23,2 mill til om lag 24 mill kr. Finnfast la 01.08.2019 om til nytt takst- og rabattsystem og innførte samstundes bompengar for elbil. Inntektsveksten frå 2019 til 2020 skuldast elbilinntekter og at trafikken i år tom. juli månad er om lag uendra frå i fjor. Elbilinntektene i 2020 tom. juli utgjer om lag 3,7 mill. kr. og 15% av bompengeinntektene. Ferde reknar med at innkrevjinga kan avsluttast i 2024 dvs. i god tid før utlaupet av garantien frå Rogaland fylkeskommune for prosjektet, som er i 2029.

Førdepakken

Prop. 137 S (2014-2015) om utbygging og finansiering av Førdepakken i Sogn og Fjordane vart vedteke i Stortinget 18.06.2015. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Førdepakken har sidan oppstart av pakken hatt lågare gjennomsnittleg inntekt enn føresett i proposisjonen. Men trafikken har vore høgare enn føresett i proposisjonen. ÅDT tom juli 2020 er 16 554 om lag som føresett i proposisjonen. Trafikken i 2020 tom. juli er 4,6 % lågare enn i same periode i 2019. Bompengeinntektene tom. juli 2020 er om lag 55 mill.kr. mot 56,8 mil. kr. i same periode i 2019. Førdepakken mottok tilskott til reduserte bompengetakstar for riksveggar utanfor storbyområda. I samband med omlegging til nytt takst og rabattsystem vart gjennomsnittsprisen sett til 17,50 2017 kr. I juli 2020 kr. er det 18,7 kr. Reell snittpris tom. juli 2020 var 14,8 kr. Den låge snittsprisen skuldast mange fritakspasseringar grunna lågt månadstak (30 passeringar) og timeregulering. Om lag kvar tredje passering i Førdepakken er ei

fritakspassering. Bompengar for elbil vart innført i Førdepakken 1.9.2019. Elbilandelen er framleis låg, særleg for å vera i by (6,9% i juli 2020). Pakken er framleis i ein tidleg fase i innkrevjinga og den skal porteføljestyrt. Det er planar om å setja opp takstane hausten 2020.

Gjesdal (Fv45)

Prop. 127 S (2009-2010) som mellom anna omhandlar bompengefinansiering av Fv45 i Gjesdal og Sirdal kommunar vart vedteke i Stortinget 15.6.2010. Nedbetalingsår i gjeldande proposisjon er 2024. Trafikkutviklinga har vore om lag som føresett i proposisjonen, men snittaksten er noko lågare enn føresett. Trafikken i 2020 tom. juli er 5,3% lågare enn i same periode i 2019. Bompengeinntektene er derimot 3,8% høgare i denne perioden. Nedgangen i trafikk skriv seg frå månadane mars og april med redusert påskeutferd og mindre tungbiltrafikk. Trafikk og inntekter i mai, juni og juli har vore høgare i 2020 enn i 2019. Nytt takst- og rabattsystem inklusiv elbiltakst vart innført 01.08.2019. Elbilandelen er framleis relativt låg, med 8,6% i juli 2020. Prosjektet vert finansiert løpande av innkravde midlar og har ingen tilhøyrande gjeld. Ferde er kjent med at Agder og Rogaland fylkeskommunar har planar om å bygga det siste prosjektet i «pakken» - utbetring av kryss på Sinnes, prosjekt 11 i proposisjonen. Bompengeperioden går fram til 15.4.2024.

Hardangerbrua

St.prp. nr. 2 (2005-2006) om utbygging og finansiering av Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua i Hordaland vart vedteke i Stortinget 28.2.2006. Brua opna 13.08.2013. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. Det har kvart år sidan opninga av brua vore langt lågare trafikk og lågare inntekt per køyretøy enn føresett i proposisjonen. Basert på føresetnadane i proposisjonen skulle ÅDT i 2020 vera på 2289. Reell ÅDT i 2020 tom. juli var 1839. Trafikken i 2020 tom. juli er 391 660 passeringar mot 470 549 passeringar i same periode i 2019 (ned 16,8%). Berre i juli månad var trafikken høgare i 2020 enn i 2019. Bompengeinntektene tom. juli 2020 har gått ned med 15 mill. kr. samanlikna med same periode i 2019 (frå om lag 65 mill. kr. til 50 mill. kr.). Mykje av inntektssvikten skuldast færre tunge køyretøy (om lag 9 mill. kr.). Takstane vart sette ned (i høve til berekna takst) 1.12.2018 i samband med omlegginga til nytt takst og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksveggar utanfor storbyområda. Og takstane vart igjen justerte 01.08.2019, for å sikra ei provenynøytral omlegging av takst- og rabattsystemet for lette og tunge køyretøy. Samstundes vart det innført bompengar for elbil. Elbilandelen i juli 2020 er 10,2%. Realisert gjennomsnittstakst tom. juli 2020 var 129,1 kr. Fastsatt gjennomsnittstakst er 132 kr. (2013 kr.). Hardangerbrua har ikkje vore prisjustert sidan opninga i 2013. Ferde har i brev frå Statens vegvesen frå 10.02.2020 fått tilsegn om tilskott på 270 mill. kr. til prosjektet Hardangerbrua, mot reduksjon av gjennomsnittstakst med minst 20 pst. i 2020. Fylkestinget i Vestland har gjeve tilslutnad til at bompengeselskapet søker om takstreduksjon. Ferde har søkt om 20% takstreduksjon i grunntaksatne og det er

venta at takstane vil bli sette ned med det første. Skulle ein prisjustert samstundes, ville det ha auka takstane med 16% og nesten utlikna takstnedsetjinga på 20%. Ferde meiner at det er svært sannsynleg at prosjektet ikkje vil vera nedbetalt med bompengar i løpet av bompengerperioden. Prosjektet Hardangerbrua er i åra framover avhengig av store statlege tilskott ev. i kombinasjon med takstauke, for at det skal bli mogleg å betala ned gjelda innanfor garantiperioden. Det kan bli aktuelt å søka om å utvida innkrevjingsperioden.

Haugalandspakken

St.prp. nr. 57 (2006– 2007) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland vart vedteke i Stortinget 14.06.2007 og vedteke utvida 02.6.2008 til også å gjelda Karmøy kommune. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2023. Haugalandspakken har hatt langt høgare trafikk enn lagt til grunn i proposisjonen, men svært låg snitttakst (rundt 5 kr. dei siste åra). Takstane vart reduserte 01.04.2018 i høve til berekna takst, i samband med omlegging til nytt takst- og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Takst for elbil vart innført 01.09.2019. Elbilandelen per juli 2020 er 10,4%. Talet på passeringar tom. juli 2020 er 21,6 mill. mot 23,1 i same periode i 2019 (ned 6,4%). Men Haugalandspakken har høgare trafikk sommaren 2020 (juni og juli) enn sommaren 2019. Bompengeinntektene for første halvår 2020 er 8% lågare enn i andre halvår 2019. Bompengeinntektene tom. juli 2020 er om lag 110,7 mill. kr mot 114,2 mill. kr. i same periode i 2019 (ned 3,1%). Fritakspasseringane i 2020 utgjør tom. juli 41% av alle passeringane i Haugalandspakken. Pakken kan porteføljestyrt. Det er behov for å endra takstane, om meir av den alt reduserte prosjektporteføljen skal kunne gjennomførast.

Jondalstunnelen (avslutta innkrevjing)

St.prp. nr. 72 (2007-2008) om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland vart vedteke i Stortinget 4.11.2008. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2027. I samband med Stortinget si handsaming av revidert nasjonalbudsjett for 2020 vart det løyvd 21,255 mill. kr. til prosjektet, noko som medførte at innkrevjinga kunne stogga 8. juli i år. Avviklinga vart noko krevjande juridisk og rekneskapsmessig, då kommunane Kvam og Ullensvang hadde både gjeld og fordringar i høve til Ferde. Og Vestland fylkeskommune hadde ei fordring på Ferde. Prosjektet vil bli haldande i live rekneskapsmessig i inntil 5 år etter at innkrevjinga er avslutta, for at Ferde skal kunna krevja inn dei resterende fordringane frå kommunane. Eventuelle overskytande midlar i prosjektet vil bli stilt til disposisjon for Vestland fylkeskommune til vegføremål i området.

Kvammapakken

St.prp. nr. 77 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken i Hordaland vart vedteke i Stortinget 16.6.2009. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2030.

Pakken er ferdig utbygt. I 2020 tom. juli måned var talet på passeringar 521 370 mot 600 570 i same periode i 2019 (- 13,2%). Julitrafikken i år er om lag som i fjor. Bompenginntektene i 2020 tom. juli er 17,7 mill. kr. mot 19,6 mill. kr. i same periode i fjor. Kvammapakken la om til nytt takst- og rabattsystem 01.08.2019 og innførte samstundes elbilbetaling, noko som har gjeva auka inntekter hausten 2019 og tom. februar 2020. Elbilandelen i juli 2019 er 11,2%. Det er langt fram til avslutningstidspunktet for innkrevjinga og det er uvisst korleis trafikk- og inntektsutviklinga vil bli framover.

Nordhordlandspakken

Prop. 164 S (2016-2017) om finansiering av Nordhordlandspakken vart vedteke i Stortinget 28.11.2017. Innkrevjinga starta opp 01.12.2019. Innkrevjingsperioden er 12 år.

Nordhordlandspakken omfattar 19 delprosjekt, tiltak for å betra trafikktryggleiken, framkome og tilhøva for kollektivtrafikken i Nordhordland. Passeringsinntektene tom. juli 2020 var om lag 74 mill. kr. I proposisjonen er det føresett ei gjennomsnittleg passeringingsinntekt på 6,6 2017 kr. dvs. 7,0 2020 kr. Gjennomsnittstaksten i 2020 tom. juli er 9,2 kr. Det var ikkje lagt til grunn elbilbetaling i proposisjonen. Elbilandelen i juli 2020 er 15,1%. Elbilinntektene utgjør om lag 830 000 kr. i månaden. I proposisjonen var det lagt til grunn at 48% av passeringane var betalande. Andelen betalande passeringar i 2020 tom. juli er 58%.

Rogfast

Prop. 105 S (2016-2017) om utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland vart vedteke i Stortinget 23.5.2017. Etter at innkrevjinga som held på no er avslutta, blir det etterskottsinnkrevjing i bomstasjonar i Rogfast i 20 år. Men det er enno svært uvisst kor tid Rogfast vert bygt og kor tid etterskottsinnkrevjinga kan ta til. Det er venta nærmare avklaringar om Rogfast hausten 2020. For førehandsinnkrevjinga for Rogfast på sambandet Mortavika - Arsvågen er det ikkje i Prop. 105 S (2016- 2017) fastsett noko trafikk mål. I 2020 tom. juli er inntektene 53,6 mill. kr. mot 55,5 mill. kr. i same periode i 2019. Tal passeringar tom. juli 2020 var 785 724 mot 878 784 i same periode i 2019 (ned 10,6%). Sak om elbilbetaling i Rogfast har vore på lokalpolitisk høyring. Dei lokalpolitiske vedtaka vert no vurderte i Vegdirektoratet med sikte på takstvedtak.

Samferdselspakken for Kristiansandsregionen

Prop. 134 S (2016–2017) Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 – forlenging av bompengordninga, vart vedteke i Stortinget 19.06.2017. Nedbetalingsår i Prop. 134 S (2016-2017) var medio mars 2020. Stortinget handsama 20.6.2019 Prop. 110 S (2018-2019) og vedtok å utvida innkrevjinga med 3 månadar. Innkrevjinga skulle vore avslutta medio juni 2020, men Stortinget vedtok 19.03.2020 at innkrevjinga held fram til ut 2020. Trafikk og inntektsutviklinga har vore svært stabil frå år til år fram til i år då det har vore ein trafikksvikt frå mars til mai. Trafikken i 2020 tom. juli er 11,0 mill. passeringar mot 11,8 mill. passeringar i

same periode i 2019. Bompengeneinntektene for første halvår 2020 er 13% lågare enn i andre halvår 2019. Bompengeneinntektene i 2020 tom. juli er 111,5 mill. kr. mot 122,6 mill. kr. i same periode i 2019. Samferdselspakken for Kristiansandsregionen har høgare trafikk og litt lågare inntekt sommaren 2020 (juni og juli) enn sommaren 2019. Prosjektet har ikkje innført bompengar for elbil. Andelen elbilpasseringar i juli 2020 er 14,1%.

T forbindelsen

St.prp. nr. 70 (2007-2008) om utbygging og finansiering av T-forbindelsen - nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland, vart vedteke i Stortinget 04.11.2008. Prosjektet er ferdigstilt. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2028. I proposisjonen er det lagt til grunn ein ÅDT på 3100 køyretøy i basisåret 2010. I perioden 2006-2011 er det lagt til grunn ein trafikkvekst på 1,4% per år og i perioden 2012-2020 er det lagt til grunn ein vekst på 0,9 % per år. Det blir en ÅDT på 3424 i 2020. Reell ÅDT i 2020 tom. juli er 3784. Trafikken er også hittil i 2020 over kva som vart lagt til grunn i proposisjonen. Gjennomsnittstaksten vart fastsett til 15,60 kr. i 2008. Omrekna til 2020 prisnivå er det kr. 19,8 kr. Realisert gjennomsnittstakst i 2020 tom. juli er 23,8 dvs. høgare enn planlagt. Bompengeneinntektene to, juli 2020 er 19,4 mill kr. mot 19,6 mill kr. i same periode i 2019. Prosjektet var i rute til å bli nedbetalt innan eit par år, men Vegdirektoratet har i brev til Ferde godkjent at eit «garantibeløp» (eit forskott) frå Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på inntil 150 mill. 2007-kr. fordelt med 90 mill. kr. på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kr på Karmøy kommune vert gjort om til eit tilskott. Dette garantibeløpet skal tilbakebetalast gradvis med netto innkravde bompengar etter at bompengelånet er nedbetalt. Innkrevjinga vil derfor halda fram i 4- 5 år til etter at den elles ville ha vore avslutta etter prognosen.

Vossapakken

St.prp. nr. 61 (2008-2009) om delvis bompengefinansiering av Vossapakko vart vedteke i Stortinget 2.6.2009. Stortinget vedtok 03.06.2014 å utvida Vossapakko til også å omfatta Rv13 ved Joberget i Granvin. Alle delprosjekta i Vossapakko er ferdigbygde. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2025. Talet på passeringar i 2020 tom. juli er 1480 270 mot 1650 776 i same periode i fjor (ned 10,3%), mykje grunna redusert påskeutfart grunna Coronatiltaka. Trafikken er likevel langt over føresetnadane i proposisjonen. I Prop. 81 S (2013-2014) om utviding av Vossapakko, står det at trafikkføresetnadane i St.prop. nr. 61 (2008-2009) om Vossapakko, ville gje ein ÅDT i 2013 på om lag 5300 kjøretøy. Med ein føresetnad om 1% årleg vekst blir det en ÅDT i 2020 på 5683. Reell ÅDT i 2020 tom. juli var 6950. Bompengeneinntektene i 2020 tom. juli er 50,4 mill kr. mot 64,8 mill. kr. i same periode i 2019. Takstane vart sette ned (i høve til berekna takst) 01.12.2018 i samband med omlegginga til nytt takst og rabattsystem, fordi prosjektet er omfatta av tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda. Og takstane vart igjen justerte 01.08.2019, for å sikra ei provenynøytral omlegging av takst- og rabattsystemet for tunge og

lette kjøretøy. Samstundes vart det innført bompengar for elbil. Elbilandelen er aukande, men framleis relativt låg (9,9% i juli 2020). Ferde meiner at det er sannsynleg at innkrevjinga kan avsluttast før utlaufet av bompengerperioden.

Årsnes ferjekai

St.prp. nr. 2 (2008-2009) om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av Rv 551 (no Fv 551) mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland vart vedteke i Stortinget 04.11.2008. Nedbetalingsår i gjeldande bompengeproposisjon er 2025. Trafikk og inntekter hittil har vore høgare enn føreset i proposisjonen og innkrevjinga var i rute til å kunna avsluttast hausten 2020. I samband med Stortinget si handsaming av revidert nasjonalbudsjett for 2020 vart det løyvd 2 mill. kr. til prosjektet, noko som medførte at innkrevjinga kunne stogga 1. juli i år. Prosjektet er ikkje rekneskapsmessig avslutta enno. Eventuelle overskytande midlar i prosjektet vil bli stilt til disposisjon for Vestland fylkeskommune til vegføremål i området.

4. Finans og økonomi

Nøkkeltalsrapportering

Ferde og dei andre regionale bompengeselskapa rapporterer på 6 nøkkeltalsindikatorar. Nøkkeltalsrapporteringa for heile 2019 vart rapportert til Vegdirektoratet medio juni 2020 og rapporteringa for heile 2020 vert rapportert i juni 2021.

Økonomirapportering

Med unnatak av Ryfast AS, vart innfusjoneringa av dei tidlegare bompengeselskapa i regionen fullført i 2018. Ferde kjøpte Ryfast AS våren 2019 og blei innfusjonert i selskapet andre halvår 2019. For 2020 vil det på same måte som i 2019 verta avlagt prosjektrekneskap for alle bompengeprojekt separat samt at rekneskapane vil inngå i Ferde sin konsoliderte rekneskap.

Ferde sin låneportefølje

Ferde tek opp lån som finansierer Statens Vegvesen, fylkeskommunane og Nye Veier AS sine utbyggingsprosjekt. For kvart bompengeprojekt vert det inngått ein finansieringsavtale med Statens vegvesen, fylkeskommunen eller Nye Veier AS. Midlar til prosjekta vert rekvirerte basert på ein rekvisisjonsplan og låna vert nedbetalte med bompengar som Ferde krev inn for dei respektive prosjekta. Ferde finansierer per i dag 21 prosjekt og den samla gjelda er per 20.08.2020 på NOK 22,367 mrd. Gjennomsnittleg rentekostnad inklusive rentesikring var per 20.08.2020 på 1,51%. Sikringsgraden var 30,2%, som er opp frå 15% per 30.04.2019 og i tråd med tidlegare uttalt strategi om å auka delen rentesikra volum.

I løpet av våren og sommaren 2020 har det vore uro på den globale finansmarknaden som har medført at ein har opplevd til dels kraftige fall i dei lange rentene. Dette skuldast i hovudsak ein global pandemi. Samfunnet stengte delvis ned, permitteringsane auka, og ein frykta konsekvensane som vil koma som følgje av det. Sentralbankane var raske med å bidra, og det kom massiv pengepolitisk stimulans. Norges Bank sette ned styringsrenta som tilslutt vart 0,00%, og bankane følgde etter. Frå midten av april såg ein forbetringar i finansmarknaden grunna betra Corona-statisikk, og effekten av den delvise opninga av samfunnet. Dette gjorde NOK sterkare, aksjekursane steig og oljeprisen steig. I midten av juni måned vart det eit rekordhøgt tal på nye smitta på verdsbasis som igjen førte til fallande aksjekursar og fallande lange renter, kor hovudårsaka var risiko for ei ny bølge. En ser tendensar til auka smitte i Europa enkelte stedar i sommarmånadene, grunna blant anna auka reiseaktivitet. Spørsmålet er om det er ei ny bølge. Samstundes ser ein trenden her i landet med smitte blant unge. Marknaden held seg ganske stabil, i høve til svingingane i mars, men har litt svingingar dag for dag.

Den kortsiktige renta (3M Nibor) var per. 07.08.20 på 0,28%, som er eit stort fall frå 1,84% i januar. Summen av dette har medført at den kortsiktige renta (3M Nibor) har falt, medan dei langsiktige har auka. For Ferde betyr dette at rentekostnaden på lån som ikkje har rentesikring har hatt eit fall, og rentekostnadene er dermed blitt monaleg lågare enn tidlegare.

Fylkeskommunale garantiar

For å få best mogleg rentevilkår er det vanleg at kommunar og fylkeskommunar stiller garantiar for bompengeselskapa sine lån. Offentlege garantiar gjennom sjølvskuldnargaranti gir eit «kvalitetsstempel» på gjelda, som inneber at långjevarane får lågare risiko og låntakar (Ferde) får større tilgang på lån gjennom fleire långjevarar og betre lånevilkår enn selskapet elles ville fått. Samtlege låneopptak gjort av Ferde for finansiering av bompengeprojekt har kommunal eller fylkeskommunal sjølvskuldnargaranti.

Prosjekt	Garanti i NOK millioner		Gjeld per 20.08.20
E18 Tvedestrand - Arendal	kr	3 000 000 000	kr 2 100 000 000
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	kr	200 000 000	kr -
E39 Kristiansand vest - Lyngdal	kr	10 500 000 000	kr 1 050 000 000
Førdepakken	kr	600 000 000	kr -
Bømlopakken	kr	600 000 000	kr 434 375 000
Kvammapakken	kr	370 000 000	kr 275 000 000
Vossapakken	kr	610 000 000	kr 270 000 000
Hardangerbrua	kr	1 430 000 000	kr 1 330 000 000
Nordhordlandspakken	kr	750 000 000	kr 350 000 000
Stordalstunnelen	kr	160 000 000	kr 105 000 000
Bypakke Bergen	kr	6 100 000 000	kr 5 100 000 000
E39 Svegatjørn - Rådal (Bergen - Os)	kr	3 770 000 000	kr 3 178 000 000
Austevollsbrua	kr	100 000 000	kr 75 544 438
Askøypakken	kr	1 230 000 000	kr -
Sotrasambandet	kr	3 000 000 000	kr -
Finnfast	kr	550 000 000	kr 246 000 000
T-forbindelsen	kr	210 000 000	kr 65 000 000
Haugalandspakken	kr	210 000 000	kr -
Bypakke Nord-Jæren	kr	7 000 000 000	kr 400 000 000
Rogfast	kr	16 000 000 000	kr 400 000 000
Ryfast	kr	7 766 800 000	kr 7 000 000 000
Sum garantier:	kr	64 156 800 000	kr 22 378 919 438

1) Garantier i nominelle kroner som oppgitt i stortingsproposisjoner for det enkelte prosjekt, før inflasjonsjustering.

Verkemiddel ved sviktande økonomi

Om økonomien i eit prosjekt vert svakare enn rekna med, kan Ferde etter avtale med Vegdirektoratet auka takstane med inntil 20 prosent, ut over prisstigninga, og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år. I bompengepakkar og i ein del bompengeprojekt er det mogleg å redusera utbyggingsomfanget om inntektene skulle svikta. Det er også mogleg å

fremja eit revidert bompengeprogg for Stortinget. På landsbasis har det vore slik at bompengeprosjekt i snitt blir nedbetalte 2 år før tida.

Rekvisisjonsplanar

Ferde har eit godt samarbeid med Statens vegvesen, fylkeskommunane og Nye Veier AS for å kunna føreseia rekvisisjonane, slik at det er mogleg for Ferde å planlegga for finansiering av selskapa sine prosjekt på lang sikt. Dette omfattar ein oversikt over rekvisisjonsnivå per prosjekt på månadsbasis for inneverande år, samt forventa framtidige rekvisisjonar per prosjekt på årleg basis. Basert på rekvisisjonsplanar mottatt våren 2020 har Ferde sine prosjekt eit samla rekvisisjonsbehov på NOK 2,7 milliardar i 2020. Det er så langt i 2020 rekvirert 400 millionar kroner til bygging av E39 Kristiansand vest-Lyngdal og 95,1 millionar kroner til bygging i Bymiljøpakken (Bypakke Nord-Jæren).

Utvikling av finansfunksjonen

Ferde arbeider kontinuerleg med å skaffa best mogleg finansiering for bompengeprosjekta. Ferde vil sjå på om det kan verta mogleg å organisera finansieringsaktivitetane med ein internbank (treasury) for meir effektiv finansiering og likviditetsstyring med mål om lågare totale finansieringskostnader samt redusere refinansieringsrisikoen.

Grøne obligasjonar

Fleire av prosjekta Ferde finansierer omfattar store investeringar i utbygging av kollektivtrafikk og gang- og sykkelveggar. Denne typen investeringar gir eit positivt miljøbidrag og kan difor kvalifisere for finansiering gjennom grønne lån eller grønne obligasjonar. Ferde har i 2019, som det første regionale bompengeselskapet, etablert rammeverk for grønne obligasjonar. Rammeverket er utarbeidet i høve til «The Green Bond Principles» publisert i 2018 av The International Capital Market Association, og er gjort i samarbeid med DNB. Rammeverket er gjennomgått og vurdert av CICERO Senter for klimaforskning, som har gitt det graderingen «Dark green», som er den høgaste graderinga som ein kan oppnå. Dei første grønne obligasjonslånnavart utferda i november 2019 for finansiering av Bypakke Bergen. Dette inkluderer blant anna utbygging av Bybanen. I utgangen av 2019 hadde Ferde NOK 2,8 milliardar i grønne obligasjonar som tilfredsstillar Ferde sitt rammeverk for grønne obligasjonar. I januar 2020 er det utferda fleire grønne obligasjonar for Bypakke Bergen, og Ferde har per i dag NOK 5,1 milliardar i grønne obligasjonar. Dette gjer Ferde til den største utferdaren av grønne obligasjonar i Norge. Ved å utferda grønne obligasjonar, tar Ferde eit samfunnsansvar. Samstundes gir det eit positivt bidrag til utvikling av den norske marknaden for grønne obligasjonar samt at det utvider investoruniverset ytterlegare. Det vert arbeidd kontinuerleg med å vurdere utferding av grønne obligasjonar for prosjekt som kvalifiserer for dette.

5. Strategiar og planar hausten 2020

Strategi 2019 - 2021

Med grunnlag i visjonen «Effektiv finansiering av fremtidens samferdsel» og Ferde sine verdier «Open, Påliteleg, Etterretteleg og Nyskapande» (OPEN), har Ferde lagt en strategiplan for perioden 2019- 2021, inklusive handlingsplanar med tiltak for strategiperioden knytt til teknologi/kunde, prosess/kvalitet og organisasjon/drift/finans. Strategien vert vurdert på nytt hausten 2020.

Selskapet skal ha god score på dei seks nøkkeltalsindikatorane som gjeld for dei regionale bompengeselskapa. Samstundes skal Ferde utviklast som eit profesjonelt selskap, med godt omdøme og nyskapande teknologi. Ferde vil kontinuerleg bli vurdert ut frå utviklinga på dei eksternt gitte nøkkeltalsindikatorane og evna til trygg og kundevenleg innkrevjing. Ferde skal ta posisjonen som det teknologileiande bompengeselskapet innan 2025.

I strategiperioden 2019 - 2021 legg Ferde opp til å ta teknologiske grep og å betra prosessane i selskapet. Sentralt i dette er Ferde si nye operatørløysing som erstattar dagens grunnfunksjonalitet i operatørsystemet, men som også legg fundamentet for vidare teknologiutvikling innanfor automatisering og sjølvbetening.

Nokre sentrale utviklingsoppgåver

Ny systemløysing

Statens vegvesen er i prosess med å utvida kontrakten med Q - Free om bruk av CS Norge (eksisterande, heilintegrt løysing for innkrevjing av bompengar) til bruk i heile 2021 til hny integrert systemløysing er på plass. Ferde har samarbeida med Vegamot og Bompengeselskap Nord om å utvikla ei ny operatørløysing for bruk i dei tre bomregionane. Denne løysinga er ferdig utvikla i samsvar med gjeldande krav og spesifikasjonar. Statens vegvesen har etablert eit utrullingsprosjekt for å integrera og implementera nye systemløysingar for heile verdikjeden, inkludert overta Autopass IP (som identifiserer og prisar passeringane) og Autopass HUB (meldingsteneste som sikrar interoperabilitet). Denne implementeringa vil føregå inn i 2021.

Skilja ut utferdarfunksjonen

Regjeringa har i statsråd 14.12.2018 fastsett «Forskrift om utstedervirksomhet for bompengar og ferjebilletter (utstederforskriften)». Forskrifta gjeld frå 1.1.2019. Føremålet med forskrifta er å etablere eit nødvendig rammeverk for utskilte utferdarar. Det skal etablerast eit tydeleg skilje mellom bompengennekkvjing og utferdarverksemd. Utferdar skal ha eit avtaleforhold med brukaren (eigar av køyretøy), og stå ansvarleg ovanfor bompengeselskapet for å betala for brukaren sine bompasingar. Utferdar skal syta for at det blir etablert ei teknisk løysing for registrering av køyretøyet, t.d. ved utferding av bombrikke.

Ferde AS har i brev frå Statens vegvesen frå 16.03.2020 fått dispensasjon til å ha integrert utferdarverksemd i ein overgangsfase fram til 31.12.2020. I brev frå Vegdirektoratet frå 29.11.2019 til dei regionale bompengeselskapa, er det opna opp for at bompengeselskapene kan få skilja ut utferdarverksemda i eit eige dotterselskap før det vert avhenda, at bompengeselskapene kan skaffa sine eigne utferdarløysingar og at det kan bli aktuelt å utvida dipensasjonsheimelen i §37 til utover 31.12.2020.

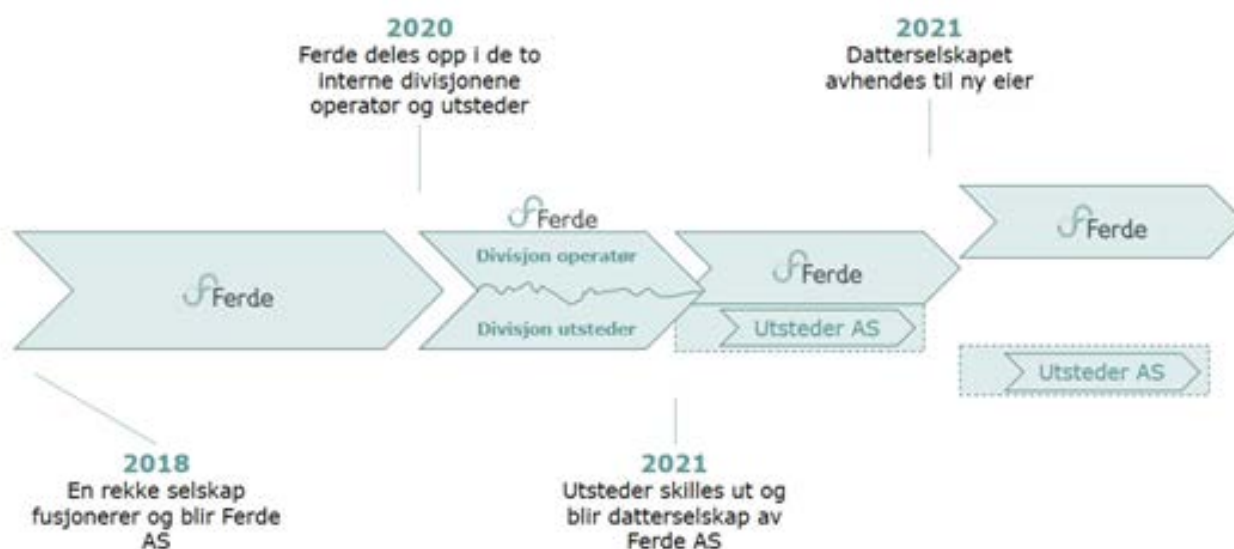
Ferde har inngått avtalar med tilretteleggjar og med juridisk rådgjevar i arbeidet med salsprosessen. Det er også hyra inn prosjektleiar for utskiljingsprosjektet. Prosjektet har som formål å kartlegga, planlegga og gjennomføra alle naudsynte aktivitetar for å gje grunnlag for en effektiv avhending av utferdarverksemda. Parallelt med dette prosjektet, vil Ferde også arbeida med å tilpassa operatørverksemda til dei nye rammene og oppgåvene i organisasjonen.

Prosjektet er planlagt gjennomført i tre hovudfasar;

1. Initiering.
2. Organisering av eigen utferdardivisjon i Ferde.
3. Utskiljing og avhending.

Ferde er no i fase 2. Ferde tek sikte på at utferdarverksemda skal bli ein intern divisjon i Ferde til 1. november 2020. Denne divisjonen skal bli eit dotterselskap av Ferde til 1. januar 2020 og i løpet av første kvartal 2021 tek ein sikte på å selja dette selskapet.

For å overholde utstederforskriften må utstedervirksomheten skilles ut og selges



Ferde har gjennom bompengavtalen ei plikt til å sørgja for selskapet sine interesser, både ved å selja utferdarverksemda til marknadsverdi og ved å etablera størst mogleg tryggleik/soliditet for den framtidige kontantstraumen. Selskapet må også ta vare på interessene til dei tilsette som vert råka av salet. Utferdarselskapa si kundetilnærming vil også vera relevant i salsvurderinga. Det er ei målsetjing å sikra alt dette i prosessen vidare.

Utvikla vegkantsystemet

Ferde har ansvaret for innkjøp, drift- og vedlikehald av vegkantutstyret. Men det er Statens vegvesen som handterer anskaffinga av bompengestyr til Ryfast. Statens vegvesen har nyleg kansellert kontrakten med Tecsidel til Ryfast (sjå avsnittet om Ryfast nedanfor).

Tecsidel er også leverandør til E18 Tvedestrand – Arendal. Ferde er framleis ikkje nøgd med ytinga i dette prosjektet og har informert leverandøren Tecsidel om dette. Ferde har gjeve leverandøren ein frist til å utbetra dette før det blir aktuelt å godkjenna leveransen.

Ferde har dialog med Statens vegvesen om bompengeprojekta for E39 Svevatjørn – Rådal (Bergen-Os) og for Sotrasambandet. I prosjektet E39 Kristiansand – Lyngdal skal det etablerast 7 bomstasjonar. Ferde planlegg utlysning i siste del av september. Opninga av den første bomstasjonen mellom Kristiansand og Lyngdal er planlagt til 30.12.2021. I prosjektet E39 Svevatjørn – Rådal skal det etablerast 3 bomstasjonar, som skal opnast sommaren 2022.

Ferde vil saman med SVV og dei andre RBPSane arbeida for at rammeverket for vegkantutstyr (autopasskravspesifikasjonane) blir oppdatert og revidert. I tillegg vil me gjennomføra eit prosjekt der me lagar eit driftsovervåkingsutstyr som gjer at me raskare får ein god oversikt over status og yting i alle bompengeprojekta, på tvers av dei 4 leverandørane av vegkantutstyr.

Ferde samarbeider godt med dei andre RBPSane, og vil utvikla dette samarbeidet ved å hjelpa kvarandre og å gjennomføre felles prosjekt.

Kvalitetsutvikling og HMS

Ferde har fokus på kontinuerleg forbetring og systematisk kvalitetsarbeid. Selskapet har ei målsetjing om oppfylla krava til styringssystem for kvalitet i NS-EN ISO9001:2015, og arbeidet med revisjon av kvalitetsstyringssystemet og implementering av revidert kvalitetsstyringssystem som oppfyller desse krava er langt på veg gjennomført. Gjennom arbeidet med prosesskartlegging, prosessforbetring og prosesseigarskap arbeider me med å nå kvalitetsmåla som er sette og ytterlegare nøkkeltala. Som eit ledd i organisasjonsutviklinga i

selskapet, arbeider selskapet med prosjektutvikling og implementering av ein felles prosjektmetodikk for å straumlinjeforma organisasjonen og slik sikra effektive prosessar. Det vert også jobba med organisasjonsutvikling og medarbeidertilfredsheit gjennom å tydeleggjera stillingsbeskrivingar og ansvar, årlege medarbeiderundersøkingar og aktivt arbeid rundt oppfølging av tiltak etter desse, samt kompetanseutvikling for både leiarar og andre tilsette. Selskapet er i gang med utarbeiding av ei leiarhandbok som tydeleg skal beskriva leiarane sitt ansvar og kva forventningar Ferde har til leiarane sine.

Deloitte AS la i januar 2020 frem rapporten fra selskapskontrollen av Ferde AS. Basert på det som kom frem i undersøkinga var det overfor selskapet gitt i alt 10 tilrådde tiltak. I oppfølginga av selskapskontrollen har Ferde sett opp ein tiltaksplan som beskriv tiltaka, ansvar for tiltaka i leiargruppa og frist for tiltak. Arbeidet med fleire av tiltaka var allereie påbegynte før rapporten og dei tilrådde tiltaka låg føre, og Ferde har jobba systematisk med å lukka dei tilrådde tiltaka. Status for dette arbeidet pr august 2020 er at 8 av 10 av dei tilrådde tiltaka er lukka og arbeidet pågår for dei to resterande. Blant dei tilrådde tiltaka var ein gjennomgang og betring av dokumentasjonen knytt til GDPR. Selskapet har sett i verk fleire tiltak for å sikra at Ferde til ei kvar tid etterlever krava i personvernforordninga. Det er utarbeida ei oversikt over alle behandlingsaktivitetar og det er gjort ei risikovurdering av desse, i tillegg har selskapet eit kontinuerleg arbeid med å sikra kompetansen hjå dei tilsette, betra dei interne prosessane samt å utvikla IT-verktøy og system som støttar opp om krava. Ferde nyttar eit enkelt e-opplæringsprogram for dei tilsette, for å sikra at krava i personvernforordninga vert forstått likt av alle i Ferde.

Driftsoppgåver andre halvår 2020

Ordinær drift

Ferde skal i 2020 krevja inn bompengar og finansiera dei prosjekta som er i Ferde sin portefølje. Innkrevjinga i desse prosjekta held fram i 2020.

Samling av utferdarane

Ferde held på med å samla alle autopasskundane i selskapet i same kunderegister, *Ferde AS – Bomringen Bergen*. Det er no fire utferdarar igjen i Ferde:

- Haugalandspakken, vert flytta til «Bergen» i oktober
- Kristiansand, vert flytta til «Bergen» i oktober
- Nord-Jæren, vert flytta til «Bergen» i desember
- Bergen

Visst alt går etter planen, skal alle avtalar vera samla i éin utferdar innan utgangen av året.

Avslutting av prosjekt

I samband med Stortinget si handsaming av revidert nasjonalbudsjett for 2020 vart det løyvd midlar til nedstenging av innkrevjinga til prosjekta Årsnes ferjekai og Jondalstunnelen.

Innkrevjinga til Årsnes ferjekai vart avslutta 1. juli, nokre månadar tidlegare enn innkrevjinga elles ville ha blitt avslutta. Innkrevjinga til Jondalstunnelen vart avslutta 8. juli., fleire år tidlegare enn planlagt.

Innkrevjinga til Austevollsbrua skal etter planen avsluttast 17.11.2020. Innkrevjinga til Samferdselspakken for Kristiansandsregionen skal avsluttast 31.12.2020, men denne innkrevjinga vert kanskje avløyst frå nyttår av innkrevjing etter ein ny proposisjon til finansiering av E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og programområdetiltak i Kristiansandsregionen.

Endra innkrevjingsretning

Bomstasjonane på Bybrua, Jåsund og Tanangerveien i Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren) vil etter planen endra innkrevjingsretningen i slutten av september 2020.

Nye prosjekt

Ryfast

Ryfastprosjektet på Rv13 gir ferjefri veg mellom Ryfylke, Hundvåg og Stavanger, og vert bygt saman med Eiganestunnelen på E39 i Stavanger i eit prosjekt (Eiganestunnelen er delvis finansiert av innkrevjinga frå Bypakke Nord Jæren (Bymiljøpakken)). Innkrevjingsperioden er sett til 20 år. Det er framleis uklart kor tid innkrevjinga kan koma i gang.

Innkrevjinga til prosjektet Rv13 Ryfylkesambandet (Ryfast) skulle ha starta opp 30. mars 2020, men vart utsett til etter påske grunna koronakarantene på Vegtrafikkssentralen i Bergen og «koronafaste» utanlandske leverandørar. Men det har også vist seg at kvaliteten på vegkantutstyret er for dårleg. Statens vegvesen kansellerte derfor kontrakten med Tecsidel 13.08.2020. Frå pressemeldinga:

«Vi hever kontrakten på grunn av vesentlige forsinkelser fra leverandørens side. Årsakene til forsinkelsene er at Tecsidels leveranser har holdt for dårlig kvalitet. De tekniske utfordringene har blant annet bestått i at kameraene ikke har vært nøyaktige nok i avlesning av bilskilt, det er problemer med programvareoppdateringer i systemet, og kamerablitsene har også vist seg å ikke være vanntette.»

Vegkantleveransen til Ryfast er den siste vegkantleveransen som Statens vegvesen har ansvar for. Nye anskaffingar er bompengeselskapa sitt ansvar.

Bompenggeavtalen for Ryfast regulerer Statens vegvesen sitt ansvar for å dekkja kostnadar Ferde får grunna forseinka oppstart av innkrevjinga.

Hundvågtunnelen i Ryfastsambandet har felles timesregel med Bymiljøpakken. I begge prosjekta er det første registrerte passeringa som vil gjelda, uavhengig av takst. Ordninga gjeld køyretøy i begge takstgruppene. For at ordninga med felles timesregel ikkje skal få konsekvensar for det vedtekne finansieringsopplegget for rv 13 Ryfastsambandet, er det lagt til grunn at tapte inntekter for dette prosjektet skal tilbakeførast frå Bymiljøpakken (Bypakke Nord Jæren).



Illustrasjon, Statens vegvesen

Det er eit eget månadstak for bomstasjonen til rv.13 Ryfylketunnelen og for bomstasjonene til rv.13 Hundvågtunnelen, for kunder med gyldig autopassavtale og brikke.

Andre vedtekne prosjekt

Etter 2020 vert det innkrevjing til E39 Rådal - Sveгатjørn (sommaren 2022), E39 Kristiansand vest – Lyngdal (2022) og Rv555 Sotrasambandet. Sotrabraua er venta å opna i 2026 og sidevegnettet i 2028.

Andre aktuelle prosjekt

Nye Veier har opplyst om at det hausten 2020 blir det varsla oppstart av reguleringsplanarbeid fordelstrekninga E18 Tvedestrand – Dørdal. Fylkestinget i Agder og fylkestinget i Telemark og Vestfold fylkeskommune (05.05.2020) har slutta seg til det faglege grunnlaget for

bompengeinnkrevjing til prosjektet. Visst Stortinget vedtek prosjektet vert dette eit Ferdeprosjekt ut frå prinsippet om at størstedelen av prosjektet (i kr. og i km.) ligg i Agder fylke. Dette er avtalt i samtalar mellom Ferde, Nye Veier, Vegdirektoratet og Vegfinans.

Fylkestinget i Vestland har i møte 09.06.2020 slutta seg til eit bompengeopplegg for E134 Røldal—Seljestad i Vestland fylke. Om Stortinget vedtek prosjektet, er det lagt til grunn at utbygginga skal skje i åra 2022-2027 og at bompengeinnkrevjinga tek til når prosjektet opnar for trafikk.

Takstendringar

Ordinær takstendring

Sunnfjord kommune gjekk i kommunestyremøte 16.02.2020 inn for å heva bompengetakstane i Førdepakken med 4 kroner for takstgruppe 1 og 7 kroner for takstgruppe 2. Fylkestinget i Vestland slutta seg til dette takstforslaget i møte 09.05.2020. Men det er framleis uvisst kor tid takstendringa vert gjennomført. Truleg vert takstane for Førdepakken endra i løpet av 2020. Ferde har ikkje sendt takstsøknad. Ferde avventar prinsipiell avklaring frå SD om bompengeselskapa si rolle i takstfastsetjinga.

Innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy

Stortinget vedtok 14. juni 2018 bortfall av fritaksordninga for nullutsleppskjøretøy, med innføring av takst på mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst der det er lokalpolitisk oppslutnad om det. I prosjektet Årsnes ferjekai og på sambandet Langevåg – Buavåg vart det innført takstar for nullutsleppskøyretøy 01.01.2020. I Bymiljøpakken (Bypakke – Nord Jæren) vart det innført takstar for nullutsleppskøyretøy 10.2.2020.

Per i dag er det berre prosjektet Samferdselspakken for Kristiansandsregionen og Rogfast (Arsvågen- Mortavika) i bomregion sørvest, som ikkje har innført bompengetakstar for nullutsleppskøyretøy. Det er ikkje planar om å innføra elbilbetaling i Kristiansand før innkrevjinga i prosjektet E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen ev. startar opp. Statens vegvesen Utredning Vest oversendte 21.01.2020 søknad til Statens vegvesen Myndighet og regelverk om innføring av takstar for nullutsleppskøyretøy i Rogfast. Ferde vil halda fram med å implementera bompengeavgift for nullutsleppskøyretøy i samsvar med føringane i Prop. 87 S (2017-2018) i dei prosjekta og pakkane i bomregion sørvest der det er lokalpolitisk tilslutnad til å innføra ei slik avgift.

Konsumprisjustering

Prosjekta vert vurderte i høve til kor tid det er aktuelt å prisjustera takstane etter konsumprisindeksen. I prosjekt med låge takstar er det ikkje praktisk og føremålstenleg å gjera årlege prisjusteringar, då takstendringa gjerne berre vert nokre ører. Prisjustering vert også

gjørne gjort i samband med andre takstendringar

Omlegging til nytt takst- og rabattsystem

Alle prosjekta i Ferde sin region som har innkrevjing har no lagt om til nytt takst- og rabattsystem. Alle komande prosjekt i bomregionen vil også få innkrevjing etter det nye takst- og rabattsystemet.

Takstnedsetjing grunna ekstraordinært tilskott

Med grunnlag i «ekstraordinært» tilskott frå tilskottsordninga for reduserte bompengetakstar for riksvegar utanfor storbyområda, har Ferde søkt Vegdirektoratet om at takstane for Hardangerbrua kan setjast ned med 20%. Per i dag har ikkje Vegdirektoratet gjort takstvedtak. Det er derfor framleis uvisst kor tid takstendringa for Hardangerbrua vert gjennomført.

Ferde vurderer fortløpande om det er aktuelt å prisjustera takstane. Hardangerbrua har ikkje vore prisjustert sidan opninga 13.august 2013. Skulle ein prisjustert no, ville det auka takstane med 16% og nesten utlikna takstnedsetjinga på 20%. Ferde kjem ikkje til å prisjustera samstundes med at takstane vert sette ned som følgje av det ekstraordinære tilskottet, men det er aktuelt å gjera dette på eit seinare tidspunkt.

Takstjustering knytt til byvekstavtale

Gjennom regjeringa sitt bompengeforlik er det tildelt 55 mill.kr. årleg til reduserte bompengetakstar i Bypakke Bergen knytt til Byvekstavtalen for Bergensområdet for 2019 – 2029. Bystyret i Bergen og fylkestinget i Vestland har vedteke at denne tildelinga skal nyttast til å redusera takstane for nullutsleppskøyretøy. Samferdselsministeren må signera byvekstavtalen før elbiltakstane kan setjast ned. Deretter må det sendast takstsøknad frå bompengeselskapet, seier Vegdirektoratet per i dag.

Om autopass på ferjene

Ferde har per i dag tre bompengeprosjekt der bompengane vert kravde inn som sonepåslag på ferjebilletten. Det er Rogfast (sambandet Mortavika – Arsvågen), Austevollsbrua (sambandet Hufthamar – Krokeide og sambandet Husavik – Sandvikvåg) og Bømlopakken (sambandet Langevåg – Buavåg). Ferde er bompengeselskap, men ikkje driftsselskap for desse bompengeprosjekta. Fjord1 står for innkrevjinga av bompengar på ferja etter kontrakt (driftsavtale) med Ferde.

Ferde har også ei utferdarrolle i ferjebillettinga der det ikkje er bompengar. Ferde sine brikker vert nytta til ordinær ferjebilletting i heile landet. I scenarioanalysane i utferdarprosjektet lagar Ferde no verdiestimat for denne verksemda.

Innføringa av autopassferjeordninga har vore positivt for kostnadane ved bompengeneinnkrevjing på ferje. Ferde gjev Fjord1 ein nettoprovisjon på X % (konfidensielt) av innkravd beløp eks. mva. (25 %). Etter innføringa av autopassferjeordninga har Fjord1 sett ned provisjonsprosenten grunna meir effektiv ferjebillettering.

Ferjeoperatør er driftsselskap for Ferde for bompengeneinnkrevjing. Ferde er derfor ikkje så «tett på» denne innkrevjinga som for innkrevjinga i «landstasjonane». Ferjene er primært vegar/transportårer eller kollektivtrafikk, ikkje «flytande bomstasjonar». Bompengar på ferje er derfor påslag på ferjebilletten heller enn at ferjetaksten er påslag på bompengetaksten. Det er derfor rimeleg at Ferde baserer kontrollverksemda si på Skyss og Statens vegvesen sine kontrollar. Visst Skyss og Statens vegvesen er sikre på at billetteringa er fullstendig, og Statens vegvesen er trygg på at systema knytt til autopassferjeordninga fungerer slik dei skal, kan også Ferde vera sikker på bompengeneinnkrevjinga er fullstendig og korrekt. Ferde er i dialog med Skyss og Statens vegvesen om dette. Ferde har også i brev til Vegdirektoratet 04.06.2020 teke opp ein del problemstillingar knytt til autopassferjeordninga.

I samband med Corona situasjonen våren 2020 sette staten ned takstane i autopassregulativet med 20% frå 1. april til 1. juli samstundes med at merverdiavgifta vart sett ned frå 12 til seks prosent fram til 31. oktober. Dersom ein fylkeskommune ikkje ynskde at prisendringa også skulle gjelda på fylkesvegferjesambanda, måtte prisane endrast ved at dei aktuelle sambanda vart plasserte i ei høgare sone enn lengda på sambandet tilsa. Fylkestinget i Vestland vedtok 12.05.2020 å leggja på 4 ekstra soner, noko som gjorde at sonepåslaga for bompengar vart i kr. lågare enn føresett i takstvedtaket frå Vegdirektoratet. Det vart derfor ein diskrepans mellom takstvedtaket frå Vegdirektoratet, målt i kroner, og «takstvedtaket» som Skyss og Fjord1 kunngjorde - og som Fjord1 og Skyttel kravde inn etter. I juni månad har det blitt kravd inn bompengar etter ein lågare takst enn kva Vegdirektoratet hadde føresett i takstvedtaket ut frå sonepåslaget i autopassregulativet. Ferde har tatt dette opp med Vegdirektoratet. For å unngå slike konsekvensar av lokale takstendringar i framtida, kan det bli aktuelt at bompengetakstane på ferje vert sette i kroner, heilt lausrive frå soneinndeling og ferjeregulativ. Takstsonendringane på fylkesveg ferjene i Vestland vart reverserte 1. juli, og bompengane på sambanda i Austevoll og på Langevåg - Buavåg er no i samsvar med takstvedtaket frå Vegdirektoratet, både i kr. og i tal sonepåslag.

Det er mange aktørar som ferjekundane må ha eit forhold til. Grensesnittet mellom Autopassferje (Skyttel) – Operatør (Fjord1 mfl.) – Bompengeselskap (Ferde mfl.) – Oppdragsgjevar ferje (Skyss og SVV)- Utferdar (Ferde mfl.) er uklart for mange kundar. Ferde får mange kundehenvendingar som skulle ha vore hos Skyss eller hos Skyttel. I 2019 loggførte Ferde 3899 førespurnadar knytt til ferje. Talet hittil i år (24.8.2020) er 3395. Ferde skal ikkje vera kundesenter for bompengeneinnkrevjinga på ferje, men Ferde må likevel som

bompengeselskap ha kunnskapar nok til å kunna informera om bompengetakstane og rabattordningane som gjeld for dei aktuelle ferjesambanda. Fjord1 opplyser no om bompengetakstane på nettsidene sine.

Fokuset for Ferde som bompengeselskap for ferjeinnkrevjinga framover er å ha kontroll på inntektene i forhold til proposisjon og takstvedtak samt å sikra korrekt inntektsføring, rapportering og etterleving av kontraktane Ferde har med ferjeoperatør.