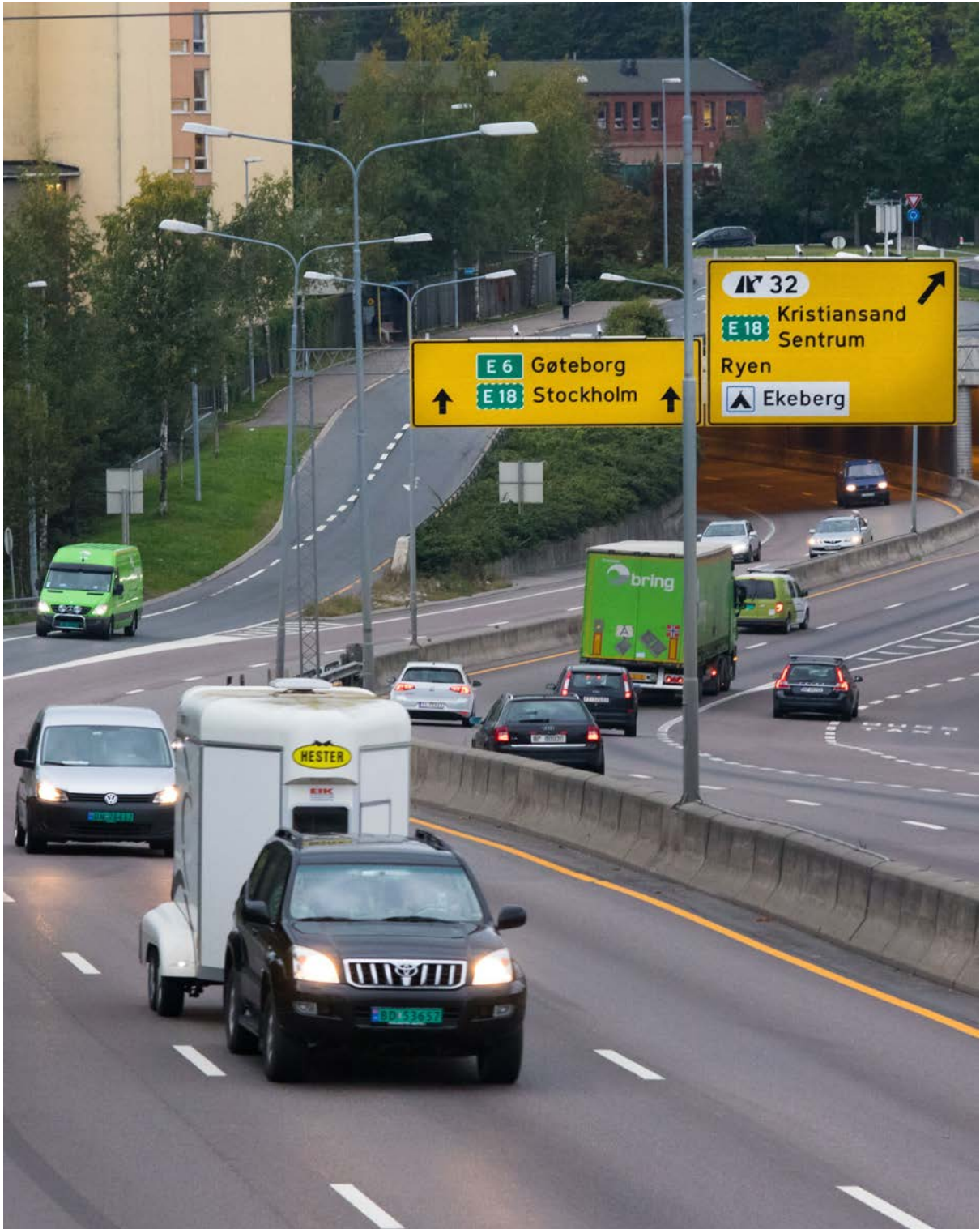




Årsrapport 2016

Innhold

Fremtidens veivalg.....	3
Visjon og veien videre.....	4
Investering i vei er investering i fremtiden: Milepæler i 2016.....	5
OFV arbeider med mange forskjellige saker gjennom året.....	5
Frokostmøter	8
Statsbudsjettet for 2017: Viderefører veisatsingen.....	9
Statsbudsjettthøringer.....	10
Policygrupper.....	10
Bil og veikonferansen: En grønn vei – til en grønn fremtid.....	10
Rapporter	11
Høringsuttalelser	12
Stortingsvalget 2017 – innspill til partiprogrammene.....	12
OFV på talerstolen.....	12
Styrets beretning for 2016	13
Organisasjon og ansatte.....	15
Medlemmer	16
Resultatregnskap per 31. desember.....	17
Balanse per 31.desember	18
Noter til regnskapet for 2016	20
Revisors beretning kommer her.....	22

Fremtidens veivalg

Norsk samferdsels- og veipolitikk er inne i en ny og annerledes fase. Dagens transportsystem revolusjoneres, og endringer skjer fort. Vi ser en kraftig befolkningsvekst i byene, arealknapphet, klima- og miljøutfordringer og økning i godstrafikken. Ny kjøretøyteknologi og utradisjonelle eiermodeller gir nye muligheter for mobilitet, og nye drivstofftyper skaper utfordringer for bilprodusenter og bileiere. Det er politisk enighet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Likevel er det mange som mener at bilen vil ha en sentral plass også i morgendagens samfunn. En ting er sikkert; norsk samferdsel står foran store utfordringer.

Dette satte OFV søkelys på i vårt arrangement på Arendalsuka i 2016. Vi tok for oss bilen og byen, og stilte spørsmålet: Er bilen problemet eller en del av løsningen? Både politikere og fagfolk var i hovedsak enige om at bilen vil ha en viktig plass langt inn i fremtiden. Om enn biler med andre drivstoffkilder enn fossile.

2016 ble et år med svært høyt salg av nye biler. Og veksten i antall elbiler og hybridbiler – som for alvor har skutt fart de siste årene – preget fjoråret. Bil i by og utfordringer med økende trafikk og forurensing skapte heftige diskusjoner i 2016, og slik vil det trolig også bli i 2017.

Flere kjøretøy og økende transport fremmer behovet for et langt bedre hovedveinett enn vi har i dag. OFV la fram to viktige rapporter laget av Rambøll om dette i 2016. Den første tok for seg de norske europaveiene, og sammenlignet våre veier med hovedveinettet i en rekke europeiske land.

Den andre rapporten gjorde opp status for riks- og fylkesveinettet her hjemme. Samlet viste rapportene tydelig at det gjenstår svært mye før vi har et hovedveinett som holder en standard tilpasset dagens og

fremtidens trafikk. Forskjellene i veikvaliteten og vedlikeholdet varierer kraftig fra fylke til fylke, og tilstanden på fylkesveinettet bekymrer OFV. Mange kjører daglig på veier som knapt er til å leve med. Dermed har ikke innbyggerne et likt felles tjenestetilbud, som veiene er en del av. Dårlig veistandard og store mangler i vedlikehold, rammer både nærings- og persontransport. Ikke minst rammes sikkerheten ved å ferdes på veiene. Med en ny Nasjonal transportplan på trappene, vil OFV ha et forsterket fokus på utbedring av fylkesveinettet og videreføre dette arbeidet i 2017.

OFV foreslo i 2016 for politikerne på Stortinget å inngå et politisk veiforlik, og reiste debatten om dette på Bil og veikonferansen på vårparten. OFV mener at et bredt forankret veiforlik vil være et viktig bidrag for å sikre en stabil og forutsigbar veipolitikk – uavhengig av hvem som sitter med regjeringsmakten. Et veiforlik kan sikre grunnlaget for en veipolitikk som er til beste for landet, for by og bygd. Enn så lenge er det en viss politisk skepsis til tanken om et veiforlik, og fram mot Stortingsvalget i 2017 vil det sikkert bli mange forhandlingsrunder partiene imellom, der vei og samferdselspolitikk vil stå sentralt. Vi håper politikerne ser den nasjonale nytten et veiforlik vil kunne ha.

2016 ble et år som tydelig viste at selv om mye positivt skjer i norsk veipolitikk, så er mange oppgaver uløste. Nye utfordringer står i kø. For OFV betyr dette at vi holder kursen og viderefører arbeidet vi er satt til å gjøre på vegne av våre medlemmer: Å bidra til de viktige og riktige veivalgene for fremtiden.

Øyvind Solberg Thorsen, adm. direktør

Visjon og veien videre

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) er en sentral aktør i norsk vei- og samferdselsdebatt. På vegne av medlemmene skal OFV bidra til å prege utforming og gjennomføringen av norsk veipolitikk, til beste for hele samfunnet – både som fakta- og premissleverandør for mediene og for veipolitiske beslutninger.

Som felles sekretariat for 22 landsomfattende organisasjoner og en rekke bedrifter innenfor bil- og veisektoren, ser vi flere eksempler på at regjeringens veipolitikk sakte dreies i retning av våre mål. Og regjeringens politiske plattform legger opp til å følge flere av OFVs viktigste råd gjennom en årrekke.

Veipolitikk opptar og engasjerer mennesker i

alle deler av landet, enten det handler om kommunal- fylkes- eller riksvei. Fordi vi alle er avhengige av et trygt og velfungerende veinett, er det en viktig oppgave for OFV å bidra til en åpen og brukerorientert veipolitikk. Vi arbeider for at veipolitikken skal være en integrert del av den økonomiske politikken, så vel som av distrikts- og regionalpolitikken. Det er viktig for å sikre vekst og velferd, og et nasjonalt hovedveinett som gir alle et effektivt, trygt og likeverdig tjenestetilbud – uavhengig av hvor i landet man bor.

OFV vil videreføre dette arbeidet gjennom å avdekke svakheter ved dagens veipolitikk, og målbevisst jobbe med å foreslå bedre løsninger.



En effektiv veitrafikk – til beste for mennesker og miljø

OFVs mål er at alle veibrukere får dekket sitt transportbehov på en effektiv og rasjonell måte, samtidig som de negative konsekvensene for mennesker og miljø blir minst mulige.

Veitransport er den viktigste transportformen for innenlands reiser i Norge, og med spredt bosetting og næringsstruktur vil veitrafikk være avgjørende for regional utvikling i lang tid framover.

Veitrafikken i Norge er blant verdens tryggeste på den ene siden, og minst effektive på den andre siden. Land som Frankrike, Tyskland, Danmark, Sverige og Sveits scorer høyt både på effektivitet og trafiksikkerhet i veinettet. Det er en viktig utfordring å øke effektiviteten i veinettet samtidig som trafiksikkerheten ivaretas. Dette ble dokumentert og tydeliggjort i de to rapportene om kvaliteten på det norske veinettet, som OFV la fram i 2016.

Investering i vei er investering i fremtiden: Milepæler i 2016

OFV arbeider med mange forskjellige saker gjennom året, og flere strekker seg over lang tid. I 2016 var dette noen av sakene:

Veiforlik for å sikre stabil veipolitikk

Tidlig på året foreslo OFV for politikerne på Stortinget å inngå et bredt politisk forankret veiforlik. OFV mener det vil bidra til stabilitet og forutsigbarhet i veipolitikken, uavhengig av hvilken regjering vi har. Et stortingsforlik innebærer at partiene blir enige om løsninger på de største sakene, ikke at et flertall vinner frem.

Et veiforlik bør ideelt sett ha lang varighet, omtrent som barnehageforliket eller klimaforliket. I det minste bør forliket vare ut neste NTP-periode. Forslaget om et grønt veiforlik ble også debattert på Bil og veikonferansen 2016 (se eget avsnitt).

vedlikeholdsoppgave som ikke rapporteres spesielt fra Vegvesenets regioner til Vegdirektoratet. Basert på erfaringer hevdet direktoratet at om lag 3 prosent av etterslepet er knyttet til skilt, og det vil utgjøre rundt 90 millioner kroner.

OFV mener at manglende oppgradering og utskifting av trafikkskilt er en fare for trafikksikkerheten og gir dårligere trafikkflyt. Vi må tenke fremtidsrettet og utnytte eksisterende og ny teknologi bedre, for eksempel ved mer bruk av dynamisk og elektronisk skilting.

Fylkesveiene mangler fortsatt minstestandarder for drift og vedlikehold

OFV har også i 2016 arbeidet for å få på plass minstestandarder for fylkesveinettet. Tross løfter fra regjeringen, mangler fortsatt slike standarder, og både veikvalitet og trafikksikkerhet lider under dette. Enorme kvalitetsforskjeller på veinettet betyr at tjenestilbudet ikke er likt for alle. Sikkerheten rammes, og dårlig vedlikehold gjør det ofte mindre trygt å kjøre på deler av fylkesveinettet enn på riksveinettet. – Sikkerheten på veien skal ikke være bedre i ett fylke enn i et annet, hevdet OFV, og fortsetter arbeidet med å bidra til at minstestandarder blir en realitet.

I følge grunnlagsdokumentet til Nasjonal Transportplan 2018–2029 er det beregnet et behov for drift og vedlikehold på fylkesveinettet på hele 129 milliarder 2016 kroner for perioden. Det er en årlig underfinansiering på om lag 1,5–2 milliarder kroner til drift og vedlikehold på fylkesveinettet, og mange strekninger har en standard som ikke tilfredsstiller veinormalene og er dårlig rustet for fremtiden.



Faksimile, Våre vegger

Trafikkskiltene forfaller - truer sikkerheten

Tusenvis av trafikkskilt burde vært byttet ut, er ødelagt, står feil – eller mangler. Forfallet er enormt og størrelsen på oppgraderingsbehovet ukjent.

Sammen med KNA og MA Rusfri Trafikk og livsstil tok OFV fatt i problemstillingen, men Vegdirektoratet fortalte at det ikke er mulig å identifisere etterslepet for skilt spesielt. Blant annet fordi skiltvedlikeholdet og utskiftingen er en løpende drifts- og



Norske veier fortsatt blant Europas dårligste

Standarden på det norske hovedveinettet er fortsatt blant Europas aller dårligste. Med en gjennomsnittshastighet her på 70,3 km/t, mot 99,8 km/t i Sverige, suser trafikken forbi oss på et langt mer effektivt hovedveinett i nærmest alle sammenlignbare europeiske land.

Det kom fram av rapporten «Kvaliteten på det norske veinettet 2016 – sammenligning med Europa» som OFV la fram på våren. Rapporten ble laget av Rambøll på oppdrag fra OFV, og viser at hovedveinettet i Norge forbedres betydelig saktere enn i land som Polen, Portugal, Irland, Finland og Sverige. Rapporten slo fast at Norge oppfyller ikke AGR-kravene, en FN-avtale om hvordan europaveinettet skal være.

Veitrafikk i fremtidens storby

Stadig flere mennesker betyr tettere trafikk og økt aktivitet. For å se nærmere på konsekvensene av dette, utarbeidet OFV tre ulike scenarioer for veitrafikk i fremtidens storby.

Framtidsscenarioene ble presentert på Bil og veikonferansen 2016. Hovedhensikten var å komme med innspill til hva som trengs for å planlegge bedre for morgendagens bytrafikk - og skape ønskede resultater. Året var satt til 2035, og scenarioene hadde følgende utgangspunkt:

Kollektivsamfunnet med buss, tog og bane i fokus, *saktegang-samfunnet* som er preget av langsom utvikling, og *teknosprang-*

samfunnet der endringer skjer raskt og hvor mulighetene står i kø.

Fremtidsbildene forteller at det er viktig å tenke satsing på og utvikling av kollektivtransporten, uten at det overstyrer resten. Og uansett kollektivsatsing, vil bilen ha en sentral plass i overskuelig fremtid.



Økende bytrafikk gir mange utfordringer.

Oslopakke 3

Reforhandlingene av Oslopakke 3 endte med enighet om delvis videre utbygging av E18. Men kampen om full utbygging fortsetter, og sterke krefter utenfor Oslo by ønsker hele Vestkorridoren og ny E18 på plass.

Det gjorde også OFV, som mener at utbygging av ny E 18 fra vest og inn mot Oslo, vil redusere køproblemene, også for kollektivtrafikken, gi mindre trafikk på lokalveier i boligområdene og vesentlig mindre forurensing og støy fra trafikken der folk bor. OFV uttrykte glede over at samferdselsministeren garanterte for å fortsette planleggingen av E18 helt fram til Asker.

Store variasjoner i veikvaliteten

Vestfold, Hedmark og Akershus har landets

beste riks- og fylkesveier, mens Hordaland, Sogn og Fjordane og Telemark har de dårligste. I samtlige fylker er veinettet dårligere enn det skal være, og alle har avvik fra veinormalene på riksveiene. Det viste andre del av årets to OFV-rapporter om det norske veinettet, som ble presentert i november. Rapporten oppsummerte status for fylkes- og riksveinettet, og fikk stor oppmerksomhet i mediene.

Det kom fram at mens 10 av 19 fylker har fått jevnere vei i perioden 2009-2014, så har ni fylker fått mer ujevn og til dels betydelig dårligere vei. OFV påpekte at dette truer sikkerheten på veiene, og mener at det må innføres nasjonale kvalitetskrav til hele fylkesveinettet for å unngå standardsprang fra fylke til fylke.

Vi mener at det bør være Vegdirektoratets oppgave å utarbeide slike rapporter og oversikter jevnlig, for eksempel hvert fjerde år som et ledd i arbeidet med Nasjonal Transportplan.

Dynamisk veipricing og det grønne skiftet

I 2016 ble spørsmålet om dynamisk veipricing for alvor ble en del av debatten om bompenger kjøprising og rushtidsavgift. OFV etterlyste en utredning om dynamisk veipricing også for personbiler, ikke bare for tungtransport slik regjeringen la opp til. Dynamisk veipricing er en måte å kreve inn penger for eksterne kostnader av vei-brukerne på. Det er et satellittbasert system der brukeren vil ha en GNSS-brikke i kjøretøyet, ikke ulik dagens bombrikke. Systemet kan differensiere etter type kjøretøy, hvor og når man kjører, og skiller seg fra kjøprising, også kalt veipricing/rushtidsavgift ved at det ikke innkreves ved et bomsnitt, men som betaling for faktisk registrert bruk av veien. Slik kan at dynamisk veipricing gjøre bomstasjonen til historie, og føre oss nærmere prinsippet om at forurensere betaler.

OFV - en synlig medieaktør

OFV var ofte i mediebildet i 2016. Både i aviser, i radio og på TV – og fikk gjennom utspill og kommentarer mye medieoppmerksomhet i flere riksdekkende, regionale og lokale medier. OFV blir ofte brukt som kilde, bidrar med informasjon og bakgrunnsstoff, og gir mange intervjuer.

I årets første halvdel handlet mange av mediasakene om OFVs forslag om grønt veiforlik og diskusjoner om bruk av dieselmotorer, nedgang i salget og om dieselforbud i Oslo. OFV-rapporten «Kvaliteten på det norske veinettet 2016» fikk også mye oppmerksomhet, både i trykte og i etermedier. OFV har også gitt flere kommentarer om vekst i hybrid og elbil-salget, og frokostmøtet rett før sommerferien, som gjorde et dypdykk i den norske bilbestanden, fikk svært mye medieomtale.

Gjennom høsten kommenterte OFV forslaget til statsbudsjett og forskjellige saker om bilavgifter. Saken som fikk størst medieoppmerksomhet var andre del av OFV-rapporten om kvaliteten på det norske veinettet, som gjorde opp status for riks- og fylkesveinettet.

Aftenposten, NRK radio og tv, VG, NTB, P4 og Nettavisen er blant de mediene som har dekket OFV-saker i 2016.

OFV har også tre faste sider i hver utgave av magasinet Våre vegger som utkommer ti ganger per år. Gjennom reportasjer og intervjuer går vi i dybden på ulike saker vi arbeider med, og alle medlemsorganisasjoner mottar Våre vegger.



Faksimilie, Aftenposten

Frokostmøter

OFVs strategi for 2014-2017 legger opp til at OFV skal være en møteplass for næringsliv, politikere, veibrukere, organisasjoner og byråkrater. Målet er å søke samhandling mellom disse gruppene, og bidra til bedre løsninger gjennom formidling av kunnskap, innsikt og ideer. OFVs frokostmøter skal være et sted for faglig oppdatering, utvikling og konstruktive debatter.

I 2016 ble det arrangert 3 frokostmøter. Alle hadde god oppslutning med 50-100 deltakere og fikk bred pressedekning.

Grønn skattekommisjon

Første frokostmøte tok for seg Grønn skattekommisjon og bilavgifter. Professor Lars-Erik Borge ved Institutt for samfunnsøkonomi ved NTNU, gjennomgikk kommisjonens forslag, som la opp til å endre bilbeskatningen i Norge.

Øystein Børmer, direktør i Direktoratet for

økonomistyring, tok for seg finansiering av veiprosjekter og budsjettering. Børmer ledet utvalget som har vurdert flerårige budsjetter på utvalgte områder og et tydeligere skille mellom investeringer og drift i budsjettet.

OFV stilte spørsmålene: Hvordan skal vi få vedtatt og gjennomført det enorme investeringsbehovet i sektoren? Er ettårige budsjetter løsningen, eller skal vi ha flerårige budsjetter?

Stortingspolitikerne Svein Flåtten (H) og Irene Johansen (A) fulgte opp med sine refleksjoner.



OFVs frokostmøter er en viktig møteplass.

Bilsalget og den norske bilparken

I midten av juni handlet frokostmøtet om bilen og samfunnet. OFV presenterte et dypdykk i den norske bilparken, og hadde for første gang en gjennomgang av bilsalget i Norge de siste 20 år. Vi tok for oss hvilke utfordringer dagens rammevilkår gir bilbransjen, og politikere var invitert til debatt.

Rundt 60 deltakere kom på frokostmøtet, som også fikk god mediedekning i P4, Motor og Bilnytt. I intervjuer uttrykte OFV intervjuet bekymring for det store antallet gamle biler i den norske bilparken.



Kvaliteten på veinettet

Det norske veinettet: «State of the nation» var tema på det tredje frokostmøtet i 2016.

Da la OFV fram rapporten «Kvaliteten på det norske veinettet: Status riks- og fylkesveier», som gjør opp status for disse veiene i Norge. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen fikk overrakt rapporten på frokostmøtet.

Aftenposten hadde en helside om rapporten samme dag som den ble lagt frem. To NRK-team, både radio og tv, var på plass, og NRK-Dagsrevyen sendte direkte i sin morgensending. I tillegg var NTB og fagpresse på plass, og både P4 og NRK Østfold hadde innslag og intervjuer med OFV i sendinger utover dagen. Dette frokostmøtet hadde flest deltakere i 2016.

Del 1 av rapporten, som ble lagt fram på Bil og veikonferansen i Oslo i april, gikk i dybden på europaveinettet.

Statsbudsjettet for 2017: Viderefører veisatsingen

Da regjeringen la fram sitt forslag til statsbudsjett for 2017, mente OFV at veisatsingen fortsatt prioriteres høyt, og at budsjettforslaget tar oss sakte i riktig retning. Samtidig hevdet vi at det viktige fylkesveinettet kan bli en taper, og at veiene forfordes i forhold til jernbane.

OFV viste til at veibudsjettets andel av totalbudsjettet økte til 2,6 prosent for 2017, mot 2,2 prosent i 2014, inklusive etableringen av selskapet Nye veier AS. Det gir en liten, men merkbar økning i veisatsingen. Samtidig ønsket vi en sterkere prioritering av flere områder - blant annet satsing på veivedlikehold og utbedring av fylkesveinettet. Og fortsatt er investeringsnivået for lavt i forhold til hva regjeringen har lovet i NTP.



Videre la OFV blant annet vekt på at:

- *Tilstandsrapporten viser store behov for midtrekkverk, firefelts veier og breddeutvidelser av vei.*
- *Det er grunn til å advare mot en økende skjevfordeling i satsingen mellom jernbane og veier. Veiene kommer stadig dårligere ut sammenlignet med jernbanen. For 2017 foreslo regjeringen å bevilge 33 milliarder til veiene, og 25 milliarder til jernbanen.*
Det blir svært skjevt når vi ser hvor transportarbeidet foregår: Personbilen står årlig for 61,2 milliarder passasjerkilometer, jernbanen for bare 3,4 milliarder passasjerkilometer.
- *OFV støtter kollektiv- og jernbanesatsing, men dette må stå i forhold til hverandre.*
- *Fordi det store utbedrings- og vedlikeholdsbehovet på veinettet reduseres for sakte, kunne et veidirektiv fra EU være på sin plass. Dette for å sikre en rask og effektiv reduksjon av det betydelige vedlikeholdsetterslepet.*
- *Forfallet på fylkesveiene er stort, og det er vanskelig å få oversikt over tilstanden.*

OFV foreslo at det utarbeides en komplett statusoversikt over hele veinettet. OFV ønsker også et nasjonalt program for opprusting av fylkesveiene, tydelige kvalitetsstandarder som på riksveiene, og at fylkesveinettet blir en del av NTP.

Statsbudsjetthøringer

OFV har i 2016 vært på høringer i finanskomiteen, kommunalkomiteen og transportkomiteen om statsbudsjettet, og i transportkomiteen om trafiksikkerhetsarbeidet.

Fokuset til OFV har særlig vært på fylkesveinettet og det store forfallet. OFV viste blant annet til en *årlig* underfinansiering på om lag 1,5–2 mrd. kroner til drift og vedlikehold på fylkesveinettet (Grunnlagsdokumentet NTP). Dette gir store kvalitetsforskjeller i fylkene. OFV tok til orde for innføring av standardkrav for drift og vedlikehold for hele veinettet, og at det må settes i gang et nasjonalt program for opprusting av fylkesveinettet.

I Finanskomiteen etterlyste OFV innføring av dynamisk veiprising også for persontransporten, og foreslo at dette utredes i form av en offentlig utredning så snart som mulig.

Policygrupper

OFV har i 2016 hatt én policygruppe i arbeid. Arbeidet har handlet om veiprising, og gruppen har fortsatt arbeidet fra 2015.

Policygruppe for veiprising har sett på bilavgiftssystemet i Norge. Datatilsynet har innledet om personvernutfordringene, og Q-Free om de teknologiske mulighetene til veiprising. OFV ble i 2017 enig om en felles policy for dynamisk veiprising. Notatet om dette ble behandlet i styremøte i OFV. Hovedkonklusjonen er at vi støtter denne formen for avgift, og at vi ønsker en offentlig utredning om temaet.

Dette mener OFV om veiprising:

- *Avgiften er fremtidsrettet - tar hensyn til faktisk bruk av bil, ikke bare type drivstoff.*
- *Man kan se for seg en grov inndeling i geografiske soner, og prising i forhold til*

hvilken tid på døgnet man kjører. Det gir god informasjon om avgiftssystemet.

- *Avgiftene som skal ligge inne i veiprisingen skal fremme målene i transportpolitikken.*
- *Dynamisk veiprising skal erstatte de bruksavhengige avgiftene, samt årsavgift og vektårsavgift.*
- *Personvern hensyn må ivaretas. Teknologi som ivaretar personvern hensyn finnes, for eksempel ved at informasjon er lagret lokalt i bilen, og kun nødvendig informasjon overføres innkrever. OFV ønsker at veiprisingsregimet får en egen lov/lovhjemmel for behandling av persondata.*

Bil og veikonferansen: En grønn vei – til en grønn fremtid

Bil og veikonferansen 2016 ble arrangert 5. april i Oslo Kongressenter. Konferansen handlet om veiens plass i en grønn fremtid, veiens plass i storbyen - og om bilen i morgendagens samfunn.

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen åpnet konferansen, og snakket om regjeringens arbeid med veien videre. Vegdirektør Terje Moe Gustavsen tok for seg NTP, og politikere fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité diskuterte OFVs forslag om å inngå et grønt veiforlik på stortinget.

Mens SV var positive, ga politikerdebatten ingen unison enighet om et veiforlik. Ei heller om at ansvaret for fylkesveiene bør tilbakeføres til staten. I stedet ble det særlig en debatt om kvaliteten på veinettet, minstestandarder på hovedveinettet, behovet for økte bevilgninger, eieransvar og spørsmål om Nye Veiers eventuelle fremtid.



Politikerdebatt på Bil og veikonferansen 2016.

Hovedtemaene på konferansen fokuserte ellers på hvilke retninger vi må ta for å sikre en grønn og effektiv vei inn i fremtiden, hvordan svenskene har løst sin storbytrafikk, og hva som skal prege trafikken i Oslo og andre norske storbyer i årene fremover. Konferansen tok også for seg kommende Nasjonal Transportplan, framtidige reformer og veistandard. Morgendagens biler, utslipp og fremtidens drivstoff stod også på dagsorden.

OFV på Arendalsuka: Bilen og byen – problemet eller løsningen?

OFV var for første gang tilstede under Arendalsuka, og hadde et eget arrangement på Hovedprogrammet: «Bilen og byen – problemet eller løsningen?»

Arrangementet tok utgangspunkt i at dagens transportsystem revolusjoneres. For kraftig befolkningsvekst i byene, arealknapphet, klimautfordringer og økning i godstrafikk gir store utfordringer i norsk samferdsel. Endringene omfatter drivstofftyper, kjøretøy, eiermodeller og alle former for transport.

Som inngang til debatten, stilte OFV spørsmålene: Kan kollektive løsninger konkurrere med bilen, og hvilken rolle skal bilen ha i framtiden?

Innledere fra TØI, Ruter og NHH presenterte utviklingstrekk, situasjonsbeskrivelser og tanker om endringer, og statssekretær Tom-Christer Nilsen (H) innledet om veitrafikk og byen. Etterpå var det debatt om bilens plass i byen, og der deltok Helge Orten (H), Eirik Sivertsen (Ap), Hans Fredrik Grøvan (KrF), Heikki Holmås (SV) og Une Aina Bastholm (MDG).



Politikere diskuterte bilen og byen under OFVs arrangement på Arendalsuka 2016.

OFVs arrangement på Arendalsuka viste stor grad av enighet om at bilen vil være helt sentral også i fremtidens transportsystem – i og utenfor byene, for person- og næringstransport. Og at satsingen på vei og veibygging må prioriteres. På det meste var rundt 125-150 mennesker tilstede i salen.

Rapporter

OFV utga i 2016 rapportene [«Kvaliteten på det norske veinettet 2016 Del 1 – Sammenligning med Europa»](#), og

[«Kvaliteten på det norske veinettet 2016 Del 2 – Status riks- og fylkesveier».](#)

Rapportene ble laget av Rambøll på oppdrag fra OFV.

Vi utga også statistikksamlingen [«Vei og samfunn 2016»](#), som blant annet kartlegger utvikling av offentlige utgifter og inntekter fra avgifter, bompenger, veilengder, transport- og trafikkarbeid og ulykkestall. Samlingen oppsummerer også inntekter fra drivstoffavgifter, utviklingen av drivstoffpriser og utslipp fra veitrafikken og bilparken.



Rambøll-rapport 1 og 2 - 2017

Høringsuttalelser

OFV utarbeidet flere høringsuttalelser relatert til bil- og veipolitikk i 2016. Høringene er utarbeidet for å påvirke politikken gjennom de formelle kanellene som eksisterer. Fokus i høringene har vært å bidra til innsikt og skape aksept for veiens og veitrafikkens rolle og betydning for vekst og velferd. Dette er høringsuttalelsene OFV leverte i 2016:

- [Høringsuttalelse til Forskrift om midlertidig trafikkregulerende tiltak i Oslo](#)
- [Høringsuttalelse om NOU 2015:14 Bedre beslutningsgrunnlag, bedre styring](#)

- [Høringsuttalelse om Grønn Skattekomisjon](#)
- [Høringsuttalelse om Et uavhengig veitilsyn](#)
- [Høringsuttalelse om Grunnlagsdokument for NTP 2018-2029](#)
- [Høringsuttalelse om Endringer i Veglova og Vegtrafikkloven](#)
- [Høringsuttalelse om Sentral forskrift om lavutslippssone for biler](#)
- [Høringsuttalelse om Grønn konkurransekraft](#)

Stortingsvalget 2017 – innspill til partiprogrammene

Som del av forberedelsene til Stortingsvalget i 2017, har OFV gitt innspill om vei- og samferdselspolitikk til samtlige partier på Stortinget. Hovedfokus var rettet inn mot fylkesveiene og om overgangen til nullutslippssamfunnet. OFV har også hatt møter med flere av partiene.

OFV på talerstolen

OFV blir invitert til ulike konferanser og møter for å snakke om organisasjonens synspunkter i veipolitikken, i 2016 blant annet på Trygg Trafikks sikkerhetskonferanse og arrangement i regi av Norsk Petroleumsinstitutt.

Samtlige bilder i årsrapporten er tatt av OFV og Bo André Bergan.

Styrets beretning for 2016

Virksomhetens art og lokalisering

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) er en partipolitisk nøytral landsomfattende medlemsorganisasjon som arbeider for at alle som ferdes på norske veier skal få dekket sitt transportbehov på en rasjonell og effektiv måte uten at det oppstår skade på mennesker og miljø.

Virksomhetens formål er å belyse veitrafikkens sentrale rolle i norsk samferdselspolitikk, og bidra til at Norge får et moderne og velfungerende veinett. OFV skal være en objektiv og pålitelig kilde til fakta om alle forhold knyttet til veitrafikken. Gjennom å innhente, analysere og formidle fakta og kunnskap om veiene og veitrafikkens konsekvenser for samfunnet og enkeltpersoner, skal vi avdekke svakheter ved dagens veipolitikk og sikre bedre løsninger. Dette arbeidet gjøres sammen med våre medlemmer, og resultatene presenteres først og fremst til våre medlemmer, men også til politikere og myndigheter på riks og regionalt nivå.

Virksomheter og organisasjoner med interesse for veitrafikk og kjøretøy, samt fylkeskommuner og kommuner, kan tas opp som medlemmer i OFV. Ved utgangen av 2016 hadde OFV 62 medlemmer, hvorav 22 landsomfattende organisasjoner og 40 bedrifter.

Opplysningsrådet for Veitrafikken har kontorsted i Oslo.

Regnskapsprinsipper

Regnskapet er utarbeidet etter god regnskapsskikk. Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn ved utarbeidelsen av regnskapet.

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) har et datterselskap med samme navn, Opplysningsrådet for Veitrafikken AS (OFV AS). OFV AS driver forretningsmessig

virksomhet knyttet til publisering av informasjon og statistikk om motorkjøretøyer. Styreberetning og årsregnskap med noter for OFV AS er presentert i en egen seksjon i denne årsberetningen.

Regnskapsutviklingen

Regnskapet for 2016 viser driftsinntekter på kr 1 096 698 og driftskostnader på kr 3 852 891. Det ga et negativt driftsresultat på kr 2 756 193. Med netto finansinntekter på til sammen kr 2 494 793, ble regnskapet for 2016 gjort opp med et underskudd på kr 261 401. Årets underskudd dekkes av egenkapitalen. Foreningens egenkapital per 31.12.2016 var kr 6 916 733. Egenkapitalandelen er 87,1 prosent.

Det heleide datterselskapet OFV AS fikk i 2016 et resultat før skatt på kr 4 732 125. Egenkapitalen i OFV AS per 31.12.2016 er kr 6 883 254.

Styrets arbeid

Det ble avholdt seks styremøter i 2016. Styrets primære fokus er som alltid å utvikle norsk veipolitikk mot en veitrafikk uten skade på mennesker og miljø.

I 2016 ble foreningens nye strategi videreført gjennom en serie med åpne frokostmøter, Bil og Veikonferansen og medlemsmøter. I tråd med strategien har foreningens arbeid fulgt den nye linjen med tett dialog og samarbeid med politikere, myndigheter og andre organisasjoner for å få gjennomslag for foreningens forslag til endring av dagens veipolitikk.

Likestilling

I OFV arbeider tre personer, en kvinne og to menn. I foreningens styre er det 11 styremedlemmer, herunder 10 menn og 1 kvinne, samt 5 varamedlemmer med lik

møterett som styremedlemmene, til sammen 16 medlemmer.

Foreningen har som mål å være en arbeidsplass uten forskjellsbehandling mellom kvinner og menn, og anser at dette er oppfylt. Det er ikke planlagt eller gjennomført særskilte tiltak på dette området. Styret anser arbeidsmiljøet i organisasjonen som godt.

Arbeidsmiljø og sykefravær

Totalt sykefravær i 2016 var 5 dagsverk, noe som utgjør 0,9 prosent av total arbeidstid det året. Det er et nivå styret sier seg tilfreds med. Det har ikke forekommet skader eller ulykker på arbeidsplassen. Det er ikke iverksatt spesielle tiltak på området.

Medlemmer

Ved utgangen av 2016 hadde OFV 62 medlemmer. Antall medlemmer har vist en synkende tendens de siste årene, noe som dels er en konsekvens av at det ikke lenger er nødvendig å være medlem i OFV for å få tilgang til statistikkene fra OFV AS.

Miljø

Organisasjonens virksomhet medfører ikke forurensning eller utslipp som kan være til skade for det ytre miljø. Det har derfor ikke vært nødvendig å iverksette spesielle tiltak på dette området.

Andre forhold

Det er, etter det styret kjenner til, ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets avslutning som har betydning for selskapets stilling og resultat.

Oslo, 20. april 2017



Øystein Herland
Styreleder



Jan-Terje Mentzoni
Nestleder



Harald Jachwitz Andersen
Styremedlem



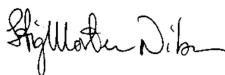
Ole Morten Geving
Styremedlem



Trond Johannesen
Styremedlem



Jan Johansen
Styremedlem



Stig Morten Nilsen
Styremedlem



Inger-Lise M. Nøstvik
Styremedlem



Børre Skiaker
Styremedlem



Jon H. Stordrange
Styremedlem



Arne Aakre
Styremedlem



Øyvind Solberg Thorsen
Direktør

Organisasjon og ansatte

Styret

Foreningens styre har etter årsmøtet i 2016 bestått av 10 menn og en kvinne. I styret er det også 5 vararepresentanter med fast møterett. Vararepresentantene har bestått av tre kvinner og to menn. Styrearbeidet i OFV dreier seg i stor

grad om å behandle politiske saker, og det er avgjørende for et omforent resultat at en stor del av foreningens medlemmer er representert i styret. Varamedlemmene har derfor lik møterett som styremedlemmene.

Styret har følgende sammensetting:

Styreleder:	Øystein Herland	Volvo Car Norge AS
Nestleder:	Jan-Terje Mentzoni	Norges Lastebileier-Forbund
Styremedlemmer:	Harald Jachwitz Andersen Ole Morten Geving Trond Johannesen Jan Johansen Stig Morten Nilsen Inger-Lise M. Nøstvik Børre Skiaker Jon H. Stordrange Arne Aakre	Virke Finans Norge Maskinentreprenørenes Forbund Trygg Trafikk Norges Bilbransjeforbund Norsk Petroleumsinstitutt Kongelig Norsk Automobilklub NHO Transport Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg
Varamedlemmer:	<i>Kristin Male</i> Rolf Gregersen Elisabeth Fjellvang Kristoffersen Jan Molberg Christina Ålander	Norges Taxiforbund (<i>trakk seg 1.12.2016</i>) Autoriserte Trafikkskolars Forening MA Rusfri trafikk og livsstil Norges Biloppsamleres Forening Finansieringsselskapenes Forening

Arbeidsutvalget: Arbeidsutvalget har i 2016 bestått av styreleder og nestleder, samt direktøren.

Valgkomiteen

Årsmøtet i 2016 utnevnte følgende valgkomité:

Erik Andresen, BIL	(leder)
Kari Sandberg, EBA	(medlem)
Stein Gunnes, MEF	(medlem)

Administrasjon og ledelse

Direktøren leder foreningen og OFV AS, og er ansvarlig overfor styret i begge organisasjoner.

Den sentrale administrasjonen i foreningen besto i 2016 av en fagsjef og en kommunikasjonssjef, i tillegg til foreningens direktør.

Karin Yrvin	Fagsjef
Mikkel Friis	Kommunikasjonssjef
Øyvind Solberg Thorsen	Direktør

Medlemmer

Ved utgangen av 2016 hadde OFV 62 medlemmer.

Landsomfattende organisasjoner

American Car Club of Norway
Autobransjens Leverandørforening
Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund, ATL
Bilimportørenes Landsforening, BIL
Dekkimportørenes Forening
Finans Norge
Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg
ITS Norge
Kongelig Norsk Automobilklub, KNA
MA Rusfri trafikk og livsstil
Maskinentreprenørenes Forbund, MEF NHO
Transport
Norges Bilbransjeforbund, NBF
Norges Biloppsamleres Forening
Norges Lastebileier-Forbund, NLF
Norges Taxiforbund
Norsk Asfaltforening
Norsk Petroleumsinstitutt
Personskadeforbundet LTN
Trygg Trafikk
Virke

Bedrifter

Auto-Grip AS
Bertel O. Steen AS
Bertel O. Steen Autostern AS
Bertel O. Steen Bergen
Bertel O. Steen Vestfold
Bilservice AS
BMW Norge AS
Citroën Norge AS
DEFA AS
DNB Finans
Egmont Hjemmet Mortensen AS
Ford Motor Norge AS
Forlaget Last og buss AS
Gjensidige Skadeforsikring
Harald A. Møller AS
Hofstads AS
Hyundai Motor Norge
If Skadeforsikring NUF
Iveco Norge AS
Leaseplan Norge AS
Man Last & Buss AS
MECA Norway AS
Motorgruppen AS
Motor-Trade AS
Nordea Finans AS
Norsk Scania AS
Opel Norge AS
Oslo Bilauksjon AS
Oslo og Omegns bilbransjeforbund
Rutebileiernes Standardiseringsforbund
Saferoad AS
Sparebank 1 Skadeforsikring AS
Subaru Norge AS
Toyota Drammen AS
Toyota Norge AS
Toyota Oslo AS
Veidekke Industri AS
Viking Redningstjeneste AS
Volvo Car Norway AS

Resultatregnskap

	Note	2016	2015
Driftsinntekter og driftskostnader			
Kontingentinntekter		761 210	774 000
Veikonferansen		330 320	516 704
Andre driftskostnader		5 168	0
<i>Sum driftsinntekter</i>		1 096 698	1 290 704
Prosjektkostnader	7	1 389 777	1 347 263
Lønnskostnader	2, 4, 5	1 772 737	1 564 998
Avskrivninger		9 028	9 028
Andre driftskostnader	4	681 349	750 405
<i>Sum driftskostnader</i>		3 852 891	3 671 694
Driftsresultat		(2 756 193)	(2 380 990)
Finansinntekter og finanskostnader			
Aksjeutbytte		2 500 000	1 800 000
Annen renteinntekt		23 653	47 855
Annen finansinntekt		0	809 438
Rentekostnad datterselskap	6	(28 813)	(27 482)
Rentekostnad		(48)	(2 398)
<i>Netto finansposter</i>		2 494 793	2 627 413
Årets resultat		(261 401)	246 423
<i>Overføringer og disponeringer:</i>			
Overført (til) fra egenkapital		261 401	(246 423)
<i>Sum overført</i>		261 401	(246 423)

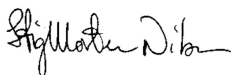
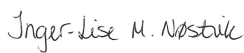
Balanse per 31.desember

EIENDELER	Note	2016	2015
Anleggsmidler			
<i>Varige driftsmidler</i>			
Driftsløsøre, inventar, utstyr o.l.		6 020	15 048
<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
Investering i datterselskap	6	401 738	401 738
Sum anleggsmidler		407 758	416 785
Omløpsmidler			
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer		17 080	96 300
Andre fordringer		30 861	19 620
<i>Sum fordringer</i>		47 941	115 920
<i>Andre finansielle instrumenter</i>			
Verdipapir fond	3	4 848 677	4 848 677
<i>Sum andre finansielle instrumenter</i>		4 848 677	4 848 677
<i>Bankinnskudd</i>			
Bankinnskudd		2 634 673	3 269 079
<i>Sum bankinnskudd</i>		2 634 673	3 269 079
Sum omløpsmidler		7 531 291	8 233 677
SUM EIENDELER		7 939 048	8 650 462

EGENKAPITAL OG GJELD

	Note	2016	2015
Egenkapital			
Egenkapital pr 01.01.		7 178 134	6 931 710
Årets resultat		(261 401)	246 423
Egenkapital pr 31.12.		6 916 733	7 178 134
Sum egenkapital		6 916 733	7 178 134
Gjeld			
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Mellomregning datterselskap	6	755 797	1 041 514
Leverandørgjeld		256 437	470 403
Skyldige offentlige avgifter		1 383	(68 842)
Annen kortsiktig gjeld		8 697	29 253
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		1 022 315	1 472 328
Sum gjeld		1 022 315	1 472 328
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		7 939 048	8 650 462

Oslo, 20. april 2017

Øystein Herland
StyrelederJan-Terje Mentzoni
NestlederHarald Jachwitz Andersen
StyremedlemOle Morten Geving
StyremedlemTrond Johannesen
StyremedlemJan Johansen
StyremedlemStig Morten Nilsen
StyremedlemInger-Lise M. Nøstvik
StyremedlemBørre Skiaker
StyremedlemJon H. Stordrange
StyremedlemArne Aakre
StyremedlemØyvind Solberg Thorsen
Direktør

Noter til regnskapet for 2016

Note nr. 1 - Regnskapsprinsipper

Foreningen er et lite foretak i henhold til regnskapsloven og har lagt følgende regnskapsprinsipper til grunn.

Vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som forventes ikke å være forbigående.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet.

Inntekter

Inntektsføring av kontingent skjer ved fakturering. Inntektsføring av leverte varer og tjenester skjer på faktureringstidspunktet. Bidrag inntektsføres når de mottas. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

Aksjer i datterselskap

Investering i datterselskap har foretaket valgt å balanseføre til anskaffelseskost. Mottatt utbytte fra datterselskap inntektsføres som finansinntekt.

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.

Skatter

Foreningens virksomhet er ikke skattepliktig.

Note nr. 2 - Sammenslåtte poster

Lønnskostnader består av følgende poster:	2016
Lønninger	1 532 344
Arbeidsgiveravgift	223 615
Andre lønnskostnader (inkluderer refusjon sykepenger)	<u>16 779</u>
Sum lønnskostnader	<u>1 772 737</u>

Note nr. 3 - Verdipapirfond

Selskapet har investert i Storebrand verdipapirfond. Beholdningen fordeler seg på 199,47 andeler i Delphi Europe, 26,9663 andeler i Delphi Nordic og 823,20 andeler i Delphi Kombinasjon. Fondene er bokført til kostpris kr 4 848 677.

Note nr. 4 - Ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte

Selskapet har 2 årsverk pr 31.12.2016.

Foreningen ledes av administrerende direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Det er ikke utbetalt godtgjørelse til daglig leder.

Det er ikke utbetalt godtgjørelse til styrets medlemmer.

Kostnadsført revisjonshonorar i 2016 utgjør kr 20 563 delvis inkl. mva.

Note nr. 5 - Obligatorisk tjenstepensjon

Foreningen er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Ansatte i foreningen er inkludert i den kollektive pensjonsordningen som datterselskapet har etablert. Den kollektive pensjonsordningen oppfyller kravene etter loven.

Note nr. 6 - Investering i datterselskap

Opplysningsrådet for Veitrafikken har eierandel i følgende selskap:

	Anskaffelses- tidspunkt	Forretnings- kontor	Eierandel/ stemmerett	Selskapets egenkapital	Selskapets Årsresultat	Bokført verdi
				100 %		31.12.2016
Opplysningsrådet for Veitrafikken AS	26.01.1993, 15.02.2006 og 22.12.2014	Oslo	100,0 %	6 883 254	3 532 198	401 738

- - -

Note nr. 6 - Investering i datterselskap, forts.

Det er ikke utarbeidet konsernregnskap for morselskapet Opplysningsrådet for Veitrafikken. Investeringen er regnskapsført etter kostmetoden.

<i>Mellomværende i konsern:</i>	2016	2015
Kortsiktig gjeld datterselskap	755 797	1 041 515

Mellomværende renteberegnes med rentesats som tilsvarer normalrenten fastsatt av det offentlige.

Note nr. 7 - Spesifikasjon av prosjekter

	Veikonferansen	Frokostmøter og pressetreff	Policy Bytrafikk	F&U
Kostnader medgått til prosjekter	323 039	65 750	0	1 000 988

Prosjektkostnadene er utgiftsført i regnskapet for 2016.



Til årsmøtet i
Opplysningsrådet for Veitrafikken

BHL DA
Elias Smiths vei 24
1337 Sandvika

Org. nr.: 992 768 061

Telefon: 66 85 59 00
E-post: kan@bhl.no
Internett: www.bhl.no

Medlemmer av
Den norske Revisorforening

Ansvarlig revisor:
Kjell A. Nordli

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Opplysningsrådet for Veitrafikken sitt årsregnskap som viser et underskudd på NOK 261.401. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2016, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av foreningens finansielle stilling per 31. desember 2016, og av dets resultater for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av årsberetningen, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen. Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen. I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi hadde konkludert med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov,



BHL DA is a member firm of the "Nexia International" network. Nexia International Limited does not deliver services in its own name or otherwise. Nexia International Limited and the member firms of the Nexia International network are not part of a worldwide partnership. Member firms of the Nexia International network are independently owned and operated. Nexia International Limited does not accept any responsibility for the commission of any act, or omission to act by, or the liabilities of, any of its members. Nexia International Limited does not accept liability for any loss arising from any action taken, or omission, on the basis of the content in this publication or any documentation and external links provided. The trade mark NEXIA INTERNATIONAL, NEXIA and the NEXIA logo are owned by Nexia International Limited and used under license. References to Nexia or Nexia International are to Nexia International Limited or to the "Nexia International" network of firms, as the context may dictate. For more information, visit www.nexia.com.

forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

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

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

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift er konsistent med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av foreningens regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Sandvika, 2. mai 2017

BHL DA

Kjell A. Nordli

Kjell A. Nordli
Statsautorisert revisor