



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2

(2004–2005)

FOR BUDSJETTERMINEN 2005

Om konkurranseutsetting og omdanning
av Jernbaneverkets produksjons-
virksomhet

Innhold

1	Innledning	5	4	Nærmere om omdanning av BaneService til aksjeselskap	14
2	Nærmere om konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet	7	4.1	Nærmere om BaneService	14
2.1	Eksisterende praksis for konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet	7	4.2	Markedet til BaneService	15
2.2	Markedssituasjon, utvikling og muligheter	8	4.3	Framtidig utvikling av virksomheten, tilknytningsform, omstilling	15
2.3	Erfaringer fra andre land	9	4.4	Risikoforhold, markedsutvikling, konkurranseutvikling	16
2.4	Forslag til ny politikk for konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet	10	4.5	Legale rammebetingelser	16
3	Nærmere om omstilling av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet	12	4.6	Personalmessige forhold i BaneService AS	17
3.1	Nedbemanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet	12	4.7	Verdsettingsprinsipper og selskapsstyring	18
			4.8	Estimert åpningsbalanse	19
			4.9	Konsekvenser for Jernbaneverket	21
			5	Budsjettmessige konsekvenser	22
				Forslag til vedtak om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet og endring av St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet 2005	24



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2

(2004–2005)

FOR BUDSJETTERMINEN 2005

Om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 5. november 2004,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Innledning

Regjeringen legger med dette fram forslag om konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet med tilhørende forslag til endringer i Jernbaneverkets organisasjon, herunder omdanning av Jernbaneverkets forretningsenhet BaneService til aksjeselskap. Samtidig fremmes det et forslag til lov om omdanning av Jernbaneverkets forretningsenhet BaneService til aksjeselskap for å regulere visse rettslige forhold ved omdanningen av virksomheten fra en organisatorisk enhet innenfor forvaltningsorganet Jernbaneverket til et selvstendig aksjeselskap, jf. Ot.prp. nr. 15 (2004–2005). Det vises til behandlingen av St.prp. nr. 29/Innst. S. nr. 90 (2003–2004), hvor Stortinget ga sin tilslutning til at Samferdselsdepartementet opprettet et aksjeselskap med formål å forberede omdanningen.

Jernbaneverket driver i dag egenproduksjon av jernbanetekniske entrepriser og vedlikeholdstjenester i hhv. forretningsenheten BaneService og driftsenheten Jernbaneverket Drift (tidligere forretningsenheten BaneProduksjon). Hittil har om lag

90 pst. av Jernbaneverkets investeringsbudsjett, og om lag 35 pst. av vedlikeholdsbudsjettet vært konkurranseutsatt. I tillegg er i underkant av 10 pst. av infrastrukturettede driftsoppgaver blitt satt ut på konkurranse. Virksomheten i BaneService har i lengre tid vært konkurranseutsatt, mens Jernbaneverket Drift ikke utsettes for konkurranse. Med dette forslaget legges det opp til at all infrastrukturrettet produksjonsvirksomhet i Jernbaneverket skal konkurranseutsettes i perioden 2005–2009, herunder driftsoppgaver som snørydding og drift av fellesarealer på stasjoner. Oppgavene innenfor inspeksjon, kontroll og visitasjon beholdes i Jernbaneverket som en del av etatens forvaltningsansvar. Vedlikehold av signal- og teleanlegg skal behandles særskilt på grunn av anleggenes spesielle sikkerhetsmessige funksjon og spesielle egenskaper og krav til kompetanse.

Det legges opp til en markert økning i konkurranseutsettingen fra 1. januar 2005. Gjennomføringen av konkurranseutsettingen fram til 2009 skal

tilpasses den markedsmessige utviklingen, Jernbaneverkets behov for kontroll med egen kjernekompetanse og sikkerhetsmessige hensyn. Konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet endrer ikke på Jernbaneverkets ansvar som forvalter av den statlige jernbaneinfrastrukturen.

Økt konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet medfører at virksomheten i BaneService og Jernbaneverket Drift må omstilles. For BaneService foreslås det at forretningsenheten gjøres om til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2005. For Jernbaneverket Drift vil de deler av virksomheten som ikke omfattes av konkurranseutsettingen forbli organisert i Jernbaneverkets forvaltningsorganisasjon, mens de deler av Jernbaneverket Drift som omfattes av konkurranseutsettingen vil bli nedbemannet i takt med økt konkur-

ranseutsetting fram til 2009. Jernbaneverket Drift har ikke anledning til å delta i konkurranse om oppdrag fra Jernbaneverket eller andre, og det vil bli nødvendig å ta i bruk aktive omstillings- og nedbemanningstiltak for å få til den ønskede omstillingen. Det vil bli avsatt midler til dette på egen post over Jernbaneverkets budsjett, i 2005 foreslås det budsjettert med 35 mill. kr til omstilling i Jernbaneverket på kap. 1350, post 22 (ny) *Omstillingskostnader*.

Formålet med konkurranseutsetting er å effektivisere produksjonen i Jernbaneverket, slik at staten får mer igjen for de midler som bevilges til jernbaneinfrastruktur. I samsvar med dette stortingsframlegget vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Jernbaneverket utarbeide en mer konkret plan for konkurranseutsetting og nedbemanningen av etatens produksjonsvirksomhet.

2 Nærmere om konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet er i dag organisert i enhetene BaneService og Jernbaneverket Drift. Produksjonsvirksomheten står for den interne produksjon av vedlikeholdsoppgaver og jernbanetekniske entrepriser, samt enkelte driftsoppgaver. Produksjonsvirksomheten teller totalt om lag 1640 ansatte.

Jernbaneverket gjennomførte vinteren/våren 2004 en omfattende gjennomgang av egen virksomhet innen drift og vedlikehold av infrastrukturen. Med bakgrunn i denne interne utredningen anbefaler Jernbaneverket at bemanningen i egen produksjonsvirksomhet kan reduseres med om lag 400 årsverk fram mot 2007, hvorav 150 årsverk ved naturlig avgang. Dette innebærer i følge Jernbaneverket en økning i konkurranseutsatte vedlikeholdsoppgaver med 150 mill. kr pr. år fra 2007. Staten legger til grunn at betydelige deler av lettere vedlikehold, feilretting og driftsrettede oppgaver fortsatt bør drives i egenregi.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har ECON Analyse gjennomført en vurdering av de strategiske alternativene for konkurranseutsetting og organisering av virksomheten. ECONs vurderinger samsvarer i stor grad med Jernbaneverkets vurderinger og anbefaling av innretning av konkurranseutsetting og organisering av virksomheten. Sammenliknet med Jernbaneverkets anbefaling tilrår ECON at det gås raskere fram med hensyn til konkurranseutsetting av prosjektrettet vedlikehold, og foreslår eksplisitt at beredskapsavhengig vedlikehold kan konkurranseutsettes etter om lag 3 års forberedelser. ECON tilrår at alt prosjektrettet vedlikehold kan konkurranseutsettes så snart som mulig, mens beredskapsavhengig vedlikehold og driftsoppgaver kan konkurranseutsettes gradvis over tid.

Prosjektoppgaver er enkeltstående oppdrag som kan konkurranseutsettes på tradisjonelle aktivitetsbaserte kontrakter. Dette omfatter investeringer, fornyelse av infrastruktur (vedlikehold) og forebyggende vedlikehold. Det er i dag et leverandørmarked for prosjektrettet vedlikehold, og det er et forholdsvis godt grunnlag for å få til konkurranse om slike oppdrag.

Beredskapsavhengige oppgaver er avhengig av at en viss produksjonskapasitet holdes i beredskap

i det aktuelle området for å kunne håndtere fortløpende driftsforstyrrende hendelser og feil som oppstår i deler av infrastrukturen, som signalanlegg, sikringsanlegg, kjøreledning m.v. I tillegg kommer beredskap for snørydding av spor og terminaler/stasjoner. Det er i dag ikke et fungerende marked for beredskapsavhengig/korrektivt vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Det vil ta noe tid for å utvikle dette markedet, og for å bygge opp kompetanse og gode rutiner for konkurranseutsetting av slikt vedlikehold i Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbaneverkets strategi og praksis for konkurranseutsetting av oppdrag må være klar og veldefinert. Departementet anbefaler et større omfang og et høyere omfang i konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. Omfanget av konkurranseutsatte oppdrag skal øke vesentlig i 2005 og deretter trappes videre opp fram til 2009, da alle Jernbaneverkets produksjonsoppgaver, unntatt vedlikehold av eldre tele- og signalanlegg, skal være fullt ut konkurranseutsatt. I tråd med ECONs anbefalinger vil prosjektrettede oppgaver bli konkurranseutsatt først. Konkurranseutsettingen skal gjennomføres slik at sikkerheten ivaretas fullt ut og slik at fungerende markeder innenfor vedlikehold av jernbanen utvikles.

2.1 Eksisterende praksis for konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

I dag er alle prosjekter av noen størrelse innenfor investeringsbudsjettet til Jernbaneverket (jf. kap/post 1350/30, i 2005 er det budsjettet med 1 709 mill. kr inkl. mva) konkurranseutsatt (totalt om lag 90 pst.). Grunnerverv og en del sentrale oppgaver innenfor planlegging, prosjektering og prosjektstyring av nye investeringsprosjekter er ikke konkurranseutsatt. Volumet av jernbanetekniske oppdrag knyttet til større nye anlegg varierer en del over tid.

På Jernbaneverkets vedlikeholdsbudsjett konkurranseutsettes i dag om lag 35 pst. Jernbaneverkets konkurranseutsetting av vedlikeholdsprosjekter er konsentrert om større planlagt vedlikehold

innenfor fornyelse og forebyggende vedlikehold. Foreløpig er få oppgaver innenfor forebyggende og korrektivt vedlikehold, samt infrastrukturrettede driftsoppgaver konkurranseutsatt i Norge. I 2005-budsjettet er det foreslått brukt om lag 1 255 mill. kr (inkl. mva) på vedlikehold av jernbanenettet. Vedlikeholdsinnsetningen i 2005 fordeles som følger på ulike typer av vedlikehold: *korrektivt* vedlikehold med 205 mill. kr, *forebyggende* vedlikehold med 320 mill. kr, og *fornyelse* med 730 mill. kr.

Av *korrektivt* vedlikehold konkurranseutsettes i dag mindre enn 10 pst. Det som konkurranseutsettes er i stor grad rettet mot spesialkompetanse på enkeltområder. Korrektivt vedlikehold er karakterisert som beredskapsavhengig vedlikehold. «Beredskapsbehovet» er i stor grad dimensjonerende for bemanningsbehovet. En forholdsvis stor andel av bemanningen i Jernbaneverket Drift er i dag knyttet til korrektivt vedlikehold. Dette gjør det aktuelt å bruke disse ressursene til mindre løpende oppgaver innenfor først og fremst forebyggende vedlikehold, men også enkelte driftsoppgaver. Konkurransetsetting av beredskapsavhengig/korrektivt vedlikehold bør derfor vurderes koblet mot forebyggende vedlikehold og enkelte driftsoppgaver.

Innenfor forebyggende vedlikehold konkurranseutsettes i dag om lag 10–20 pst. av oppdragene. I 2005-budsjettet er det lagt opp til å bruke om lag 320 mill. kr til *forebyggende* vedlikehold, hvorav om lag 100 mill. kr er knyttet til inspeksjons-, visitasjons- og kontrolloppgaver. Det resterende, 220 mill. kr, kan konkurranseutsettes, med unntak av vedlikehold av signal- og teleanlegg. Jernbaneverket mener at noen av disse oppgavene bør sees i sammenheng med korrektivt vedlikehold (beredskapsavhengige oppgaver).

I dag konkurranseutsettes inntil 60–70 pst. av prosjektene innenfor *fornyelse av infrastrukturen* (reinvestering). I 2005-budsjettet er det lagt opp til å sette av om lag 760 mill. kr til fornyelse av infrastrukturen. Fornyelse består i stor grad av avgrensede enkeltoppdrag, og disse kan konkurranseutsettes på aktivitetsbaserte kontrakter. Leverandørmarkedet for slike oppdrag dekker alle relevante fagområder.

Årlige utgifter til snørydding, drift av bygninger og publikumsarealer er om lag 230–300 mill. kr, hvorav mindre enn 10 pst. er konkurranseutsatt. Disse oppgavene krever en lokal tilstedeværelse og er delvis avhengig av en lokal beredskap, særlig i forhold til snørydding.

Særskilt om signal og teleanlegg

Jernbaneverket mener at vedlikehold av signal- og teleanlegg i dag er uegnet for konkurranseutset-

ting. Dette er basert på at anleggsmassen i all hovedsak består av «overårige» anlegg, hvor det ikke kan forventes at et mulig leverandørmarked ønsker å bygge opp relevant kompetanse. Anvendelsesområdet for denne kompetansen i stor grad er begrenset til Jernbaneverkets signal- og teleanlegg. Majoriteten av anleggene er fra 1960/-70-tallet, og er bygd på en teknologi som ikke har særlig kommersiell relevans i dag. ECONs rapport støtter opp om Jernbaneverkets anbefalinger på dette området. Totalt er det i dag 285 årsverk knyttet til korrektivt og forebyggende vedlikehold av signal og teleanlegg. Fornyelse og nyinvesteringer av signal- og teleanlegg er i dag i stor grad konkurranseutsatt. Det forutsettes at vedlikehold av nye signal- og teleanlegg skal konkurranseutsettes. I dag er det bare Gardermobanen som har et sammenhengende moderne enhetlig signal- og teleanlegg av en størrelse som gir grunnlag for konkurranseutsetting. Drift og vedlikehold av disse signal- og teleanleggene er også konkurranseutsatt.

2.2 Markedssituasjon, utvikling og muligheter

På leverandørsiden har det vært en positiv utvikling med økende konkurranse innenfor investeringer og tyngre vedlikehold (fornyelse og dels forebyggende), med både norske og utenlandske entreprenører. Konkurranse på vedlikehold av jernbaneinfrastruktur har bidratt til lavere priser på vedlikeholdstjenester. For å videreføre denne utviklingen foreslås det å konkurranseutsette alt vedlikehold fra Jernbaneverket.

Med konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet, vil det bli åpnet et marked for jernbanetekniske entreprenør- og vedlikeholdstjenester i Norge. I Sverige ble all nybygging og fornyelse satt ut i konkurranse i 2001. Øvrig vedlikehold og infrastrukturrettede driftsoppgaver i Sverige har fra 2002 vært gradvis konkurranseutsatt. I Danmark har alle nyanlegg vært konkurranseutsatt siden 1998, og alle prosjekterings-, anleggs- og vedlikeholdsarbeider har vært konkurranseutsatt fra 2003. Finland har åpnet for konkurranse, men reell konkurranse er ikke oppnådd på grunn av ulike konkurransehindrende forhold som forskjellig sporvidde. Utviklingen i Sverige og Danmark sammen med økt konkurranseutsetting av vedlikehold i Norge, vil kunne bidra til å etablere et skandinavisk marked for vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Sammenlikninger gjennomført av den Internasjonale Jernbaneunionen (UIC) viser at Spania er det landet i Europa som har best erfaring og resul-

tater med konkurranseutsetting av vedlikehold. Norge var i denne sammenlikningen plassert på et gjennomsnittlig nivå. For nærmere omtale se kap. 2.3.

I forbindelse med økt konkurranseutsetting av vedlikehold i Jernbaneverket, vil det bli viktig å avpasse gjennomføringen til utviklingen av leverandørmarkedene innenfor ulike kompetanseområder og tjenestetyper, slik at det sikres at markedene utvikles med effektiv konkurranse. Det forutsettes at konkurranseutsettingen gjennomføres på en slik måte at den aktivt bidrar til å utvikle markedet for jernbanetekniske vedlikeholdstjenester. Tilsvarende vil Jernbaneverket i takt med konkurranseutsetting av vedlikehold, måtte gjennomgå til dels betydelig omstilling, herunder oppbygging og utvikling av egen bestiller- og byggherrekompetanse. For Jernbaneverket vil det bli viktig å styrke egen bestiller- og byggherrekompetanse. Samferdselsdepartementet legger opp til at økt konkurranseutsetting av vedlikeholdet skjer trinnvis, og på en slik måte at Jernbaneverket har god kontroll over sikkerhetsmessige forhold knyttet til infrastrukturen.

I takt med økt konkurranseutsetting av vedlikehold fra Jernbaneverket og i våre naboland forventes det en fortsatt positiv utvikling i leverandørmarkedet for jernbanetekniske tjenester med flere internasjonale leverandører på det norske markedet.

2.3 Erfaringer fra andre land

Konkurranseutsetting av vedlikehold og infrastrukturettede driftsoppgaver på jernbanen i andre land er gjort på ulikt vis. Storbritannia og Nederland gjennomførte på 1990-tallet omfattende konkurranseutsetting og privatisering av infrastrukturen over kort tid. Begge landene har i europeisk sammenheng høye livssyklus-kostnader¹ for jernbaneinfrastrukturen. Spania har de siste ti årene gjennomført en økende konkurranseutsetting av vedlikehold og infrastrukturettede driftsoppgaver, og har i dag Europas laveste livssyklus-kostnader på infrastrukturen, samtidig som det har god kvalitet på infrastrukturen. I de landene som har gjennomført en vellykket konkurranseutsetting av vedlikehold av jernbanenettet (Spania og Sverige) har det vært oppnådd effektiviseringsgevinster på 10 til 30 pst., mens Nederland og Storbritannia har 20 til 100 pst. høyere vedlikeholdskostnader sammenliknet med gjennomsnittet i Europa.

¹ Med livssyklus-kostnader menes her jernbaneanleggenes total-kostnader (investeringer, drift, vedlikehold og reinvesteringer), gitt opprettholdelse av en gitt standard, over anleggets levetid/livssyklus, dvs «harmoniserte» livssyklus-kostnader.

I *Sverige* er jernbanen organisert tilnærmet som i Norge. Det svenske Banverket har tilsvarende ansvarsområde som Jernbaneverket. I Banverket utfører Industridivisjonen og Produksjonsdivisjonen investeringer, vedlikehold og infrastrukturettede driftsoppgaver i egen regi. Industridivisjonen tilsvarende grovt sett BaneService i Jernbaneverket, og omsatte i 2003 for 958 mill. SEK, hvorav 97,5 pst. var vunnet i konkurranse. Industridivisjonen hadde i 2003 om lag 310 ansatte. Banverkets Produksjonsdivisjon tilsvarende grovt sett det som i dag er Jernbaneverket Drift (tidl. BaneProduksjon), og omsatte i 2003 for om lag 2,9 mrd. SEK, hvorav om lag 54 pst. var vunnet i konkurranse. Produksjonsdivisjonen hadde i 2003 om lag 3 125 ansatte. Alle investeringsprosjekter, fornyelse og forebyggende vedlikehold ble konkurranseutsatt i 2001, mens korrektivt vedlikehold og driftsoppgavene konkurranseutsettes gradvis fra 1. januar 2002 fram mot 2007. Banverket har anslått effektiviseringsgevinstene av konkurranseutsettingen til ca. 15–20 pst. Samtidig mener Banverket at punktlighet, kvalitet og sikkerhet i infrastrukturen har blitt ivaretatt på en god måte. Banverket planlegger ikke omdanning av Industri- og Produksjonsdivisjonen til aksjeselskap.

I *Danmark* har BaneDanmark (tidl. Banestyrelsen, tilsvarende Jernbaneverket) ansvaret for infrastrukturen til den statlig eide jernbanen. BaneDanmarks egen entreprenørvirksomhet, BaneDanmarkEntreprise, har ansvaret for hele spekteret med drift, vedlikehold og nybygging av jernbaneinfrastruktur. Virksomheten omsatte i 1999 for 1,1 mrd. danske kr med 1 791 ansatte. BaneDanmark har fra 2002 startet en gradvis konkurranseutsetting av prosjekterings-, investerings- og vedlikeholdsarbeider. BaneDanmark har beregnet en effektivisering av sin egen virksomhet i 2002 på om lag 180 mill. DKK, og totalt 423 mill. DKK for perioden 2000–2003. Denne effektiviseringen tilskrives delvis økt konkurranseutsetting av investeringer og vedlikehold. BaneDanmark vurderer å skille ut entreprenørvirksomheten i ett eller flere selskaper.

I *Finland* er produksjonsenhetene skilt ut i egne aksjeselskaper, mens staten v/Banförvaltningscentralen eier infrastrukturen og bestiller oppdrag. Entreprenørselskapet VR-Track OY er en del av VR-Group OY (tilsvarende NSB AS) som også er trafikkutøver og er heleid av den finske stat. VR-Track omsatte i 2000 for 1,5 mrd. FIM og hadde ca. 2 900 ansatte. Det er i prinsippet åpnet for full konkurranse, men det er bl.a. tekniske hindringer for effektiv konkurranse fra utenlandske aktører, på grunn av at Finland har annen sporvidde enn Norden for øvrig. Dette har særlig betydning for bruk av skinnegående maskiner.

I *Spania* har det i de siste 10-årene vært gjennomført en strategi for økende grad av konkurranseutsetting av planleggbare vedlikeholdsoppgaver samtidig som det er skjedd en gradvis nedbemanning av eget produksjonsapparat i det statlige jernbaneselskapet RENFE, som forvalter hovednettet. Vedlikeholdet av elektroanleggene (høy-/lavspent, signal og tele) ivaretas av infrastrukturdivisjonen i RENFE, mens oppgaver innen spor og underbygning er konkurranseutsatt. RENFE har lagt stor vekt på å beholde kompetanse og kontroll over kvaliteten på infrastrukturen. RENFE bestemmer hva, hvor og når vedlikehold skal utføres, både for gamle og nye anlegg. RENFE har konkurranseutsatt all fornyelse og om lag 30 pst. av korrektivt og forebyggende vedlikehold (planleggbart forebyggende vedlikehold av sporet og sporunderbygningen). På høyhastighetslinjene, som forvaltes av den statlige infrastrukturforvalteren GIF, er alle drifts- og vedlikeholdsoppgaver konkurranseutsatt, med unntak av inspeksjon, visitasjon og sporjustering. Infrastrukturdivisjonen i RENFE skal skilles ut og overføres til en ny statlig infrastrukturforvalter ADIF, som også vil overta GIF. I europeisk sammenheng har Spania de laveste livssyklus kostnader for jernbaneanlegg, om lag 30 pst. under gjennomsnittet.

I *Storbritannia* ble store deler av produksjonsapparatet for alle typer drift og vedlikehold i RailTrack (nå NetworkRail) skilt ut fra infrastrukturforvalteren i forbindelse med kommersialisering og børsnotering av RailTrack. I denne forbindelse ble det bl.a. opprettet et 20-talls jernbaneentreprenører, konsulentselskaper og vedlikeholdsverksteder. Høsten 2003 ble det besluttet å reversere denne utviklingen ved at store deler av forebyggende (unntatt maskinelt sporvedlikehold) og korrektivt vedlikehold igjen legges inn i organisasjonen til infrastrukturforvalter, ved at infrastrukturforvalter har overtatt vedlikeholdsvirksomheten fra private entreprenører. Fornylse (reinvestering) av infrastrukturen vil fortsatt være konkurranseutsatt. De britiske erfaringene med konkurranseutsetting av vedlikehold må sees i sammenheng med at man også privatiserte infrastrukturen. Videre ble omorganiseringen i 1996 gjennomført i et omfang og tempo som resulterte i at infrastrukturforvalter, RailTrack, ikke hadde god styring og kontroll med bl.a. vedlikeholdet av jernbanenettet og dermed også tilstanden til jernbanenettet. Vedlikeholdskostnadene økte sterkt. Samtidig ble det avklart at det var behov for store reinvesteringer og investeringer som følge av en for dårlig infrastruktur i utgangspunktet. Følgene ble at RailTrack fikk en svært anstrengt økonomi og etter hvert var teknisk konkurs. RailTrack ble tilbakeført til staten som NetworkRail i

2003. NetworkRail har nylig besluttet å tilbakeføre store deler av vedlikeholdskompetansen fra underleverandørene, i hovedsak knyttet til korrektivt vedlikehold.

I *Nederland* ble vedlikehold og infrastrukturet drift skilt ut fra infrastrukturforvalter (NS), ved opprettelse av tre selskaper som fikk i oppgave å ivareta korrektivt og forebyggende vedlikehold innenfor hvert sitt geografiske område. Det ble dermed opprettet tre geografiske monopoler for vedlikehold av infrastrukturen. Infrastrukturforvalter satt igjen med forholdsvis lav kompetanse som kjøper/bestiller av vedlikeholdstjenester på jernbaneinfrastrukturen som har resultert i høye vedlikeholdskostnader og livssyklus kostnader for jernbaneinfrastrukturen. I Nederland legges det opp til å videreføre den etablerte ordningen og videreutvikle den igjennom partnerskapsmodeller, bedre kontraktsutvikling og bedre kvalitetsstyring/-sikring.

De internasjonale erfaringene tyder på at effektiv konkurranseutsetting av jernbaneteknisk vedlikehold bør gjennomføres over tid for å oppnå de ønskede effektiviseringsgevinstene. Det synes viktig å legge forholdene til rette for utvikling av effektive leverandørmarkeder, og effektive konkurranse- og kontraktsformer. Dette er viktig både av hensyn til å ivareta infrastrukturforvalters kontroll over sikkerheten og kvaliteten på jernbaneinfrastrukturen, og av hensynet til å utvikle effektive markeder for jernbaneteknisk vedlikehold. Videre vil det norske markedet for slike vedlikeholdstjenester i internasjonal sammenheng være lite, og det vil derfor være spesielt viktig å fremme effektive leverandørmarkeder i Norge. Samferdselsdepartementet mener derfor at konkurranseutsetting av vedlikeholdet på jernbanenettet bør sees i sammenheng med utviklingen i våre naboland, Sverige og Danmark, hvor det pågår en gradvis utvikling av konkurranseutsettingen av vedlikeholdet på jernbaneinfrastruktur. Til sammen vil markedene i Skandinavia for jernbaneteknisk vedlikehold kunne utvikles til å bli et effektivt marked.

2.4 Forslag til ny politikk for konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

Samferdselsdepartementet legger opp til at alle investeringsprosjekter og prosjekter innen fornyelse og forebyggende vedlikehold skal konkurranseutsettes. Det legges opp til at alle vedlikeholdsprosjekter skal være konkurranseutsatt innen 2007. Vi-

dere legges det opp til at konkurranseutsetting av beredskapsavhengige oppgaver vil skje på strekningsvise (geografisk avgrensede) funksjonskontrakter i perioden 2007 til 2009. I forbindelse med konkurranseutsetting av beredskapsavhengig/korrektivt vedlikehold vil det bli vurdert å benytte virksomhetsoverdragelse, slik at den leverandøren som vinner anbudet overtar Jernbaneverkets etablerte organisasjon (med personell og eventuelt materiell) på den aktuelle strekningen/i det aktuelle området. Vedlikehold av signal- og teleanlegg skal behandles særskilt på grunn av anleggenes spesielle sikkerhetsmessige funksjon og spesielle egenskaper og krav til kompetanse. Det legges opp til å konkurranseutsette vedlikehold av nye signal- og teleanlegg når de har en sammenhengende utstrekning som gir grunnlag for effektiv konkurranse.

Jernbaneverket mener at nedbemanning bør gjennomføres før «tilhørende» oppgaver settes ut i konkurranse. Samferdselsdepartementet mener at det kan være hensiktsmessig at nedbemanning og konkurranseutsetting i større grad skjer parallelt, og at det i noen grad tillates at Jernbaneverket konkurranseutsetter oppgaver som etaten har disponible interne ressurser til å utføre. Dette vil samlet sett kunne gi større effektiviseringsgevinster raskere.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Jernbaneverket utarbeide en detaljert plan for opplegget for konkurranseutsetting av produksjonsvirksomheten.

Særskilt om konkurranseutsetting av vedlikehold av signal- og teleanlegg

Etter Jernbaneverkets vurdering er de eneste signal- og teleanleggene som i dag er egnet til konkurranseutsetting på Gardermobanen. Vedlikeholdet her er i dag konkurranseutsatt. For øvrige nye anlegg kan det bli vanskelig å sette sammen vedlikeholdsoppdrag/-oppgaver som er av en hensiktsmessig størrelse, innenfor et geografisk definert område og med en klar avgrensing i forhold til tilstøtende eldre signal- og teleanlegg. Det vil på et senere tidspunkt bli gjort konkrete vurderinger med hensyn til konkurranseutsetting av forebyggende/korrektivt vedlikehold av større nye anlegg. Nye anlegg hvor det vil bli vurdert konkurranseutsetting av korrektivt og forebyggende vedlikehold er bl.a. Lysaker-Asker og Sandnes-Stavanger. Hensiktsmessigheten vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle, bl.a. ut i fra anleggenes egenskaper i en driftssituasjon.

3 Nærmere om omstilling av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

Jernbaneverket Drift ble opprettet vinteren 2004. Jernbaneverket Drift består i hovedsak av den tidligere forretningsenheten BaneProduksjon. Jernbaneverket Drift er i ny organisasjonsmodell organisert som driftsenheter innen hver av de tre regionene. Jernbaneverket drift har ingen enhetlig ledelse, men inngår i regionenes ledergruppe sammen med de lokale banesjefene. Formålet med opprettelsen av Jernbaneverket Drift var bedre ressursutnyttelse og samarbeid på tvers i organisasjonen, samt å styrke personalets eierskap til de oppgaver og anlegg Jernbaneverket har ansvar for. De tre driftsenhetene sysselsetter totalt om lag 1350 årsverk. Av disse er om lag 285 årsverk knyttet til vedlikehold av signal- og teleanlegg, mens om lag 85 årsverk er knyttet til inspeksjon, visitasjon og kontrolloppgaver.

Et alternativ med også å omdanne Jernbaneverket Drift til aksjeselskap, enten slått sammen med BaneService AS eller som et selvstendig selskap, har også vært vurdert. Samferdselsdepartementet mener at dette vil resultere i at det vil ta lengre tid å få effektiv konkurranse blant leverandørene av vedlikeholdstjenester til jernbanen, og ville svekke Jernbaneverkets faglige styring av vedlikeholdet og kontroll med egen kjernekompetanse. En eventuell sammenslåing av BaneService og Jernbaneverket Drift ville redusere mulighetene for selskapets kommersielle utvikling. Både Jernbaneverket, styret i BaneService AS og ECON har uttrykt seg negative til disse alternativene. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at Jernbaneverket Drift ikke omdannes til aksjeselskap, men at virksomheten nedtrappes i takt med økningen i konkurranseutsettingen av Jernbaneverkets vedlikehold.

3.1 Nedbemanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

Samferdselsdepartementets opplegg for økt konkurranseutsetting av Jernbaneverkets investeringer og vedlikehold innebærer at Jernbaneverkets rolle blir rendyrket når det gjelder forvaltning av og eierskap til jernbaneinfrastrukturen. Jernbaneverket blir med dette en bestiller og byggherre for oppdrag innen utbygging og vedlikehold av jernba-

neinfrastruktur, med unntak av vedlikehold av signal- og teleanlegg. Det legges vekt på at Jernbaneverket skal utføre inspeksjon, kontroll og visitasjon av infrastrukturen i egenregi. Dette er viktig særlig av sikkerhetsmessige hensyn, men også av hensyn til å bevare og bygge opp om nødvendig kompetanse for forvaltning av Jernbaneverkets eierskap i infrastrukturen, herunder rollene som byggherre og bestiller.

For Jernbaneverket vil dette medføre at den virksomheten som i dag er organisert i *Jernbaneverket Drift*, vil få et betydelig omstillingsbehov. Det er om lag 980 årsverk i Jernbaneverket som er knyttet til de oppgavene som skal konkurranseutsettes. Med en naturlig avgang i løpet av perioden, anslått til 50 årsverk pr. år over en femårsperiode, gir dette et ekstraordinært netto nedbemanningsbehov på 730 årsverk i perioden 2005–2009. Det er en målsetting at Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet i 2007 skal ha en bemanning som tilsvarer det som er nødvendig for å kunne utføre beredskapsavhengige oppgaver, dvs. korrektivt vedlikehold og snørydding. Jernbaneverket har beregnet at utgiftene til en slik omstilling i perioden 2005–2015 vil beløpe seg til i overkant av 400 mill. kr. I Jernbaneverkets beregninger er det lagt til grunn at omstillingskostnadene vil kunne påløpe i 5 til 6 år etter at omstillingen er gjennomført. Som følge av konkurranseutsettingen av vedlikeholdsoppgaver som i dag drives i egenregi, vil Jernbaneverket ha behov for å styrke egen kompetanse som byggherre og bestiller. Det forventes også en økning i naturlig avgang ved at konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet vil medføre økt etterspørsel etter denne kompetansen i Jernbaneverket fra private leverandører som posisjonerer seg i det norske markedet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at den nedbemanning av Jernbaneverket Drift som er nødvendig for å kunne konkurranseutsette vedlikehold, gjennomføres ved naturlig avgang og ved bruk av de ordinære omstillingsvirkemidler, herunder tilbud om sluttpakker. Jernbaneverket skal etablere et veilednings- og støtteapparat for de ansatte som berøres av omstillingen. For Jernbaneverket er det viktig at en slik omstilling gjennomføres på en måte som sikrer etatens behov for kjerne-

kompetanse, og som er avpasset til utviklingen i markedet og omfanget av konkurranseutsettingen.

Det foreslås bevilget 35 mill. kr i 2005 til ekstraordinære omstillingstiltak i Jernbaneverket. Bevilgningen foreslås satt av på egen post, kap. 1350, post 22 (ny) *Omstillingskostnader*. I forbindelse med utarbeidelse av en konkret plan for gjennomføringen

av konkurranseutsettingen, vil det også bli konkretisert hvordan omstillingen i Jernbaneverket skal gjennomføres. Samferdselsdepartementet vil gi en redegjørelse for framdriften i konkurranseutsettingen og omstillingen i Jernbaneverket i de årlige budsjettproposisjoner.

4 Nærmere om omdanning av BaneService til aksjeselskap

Forslaget til omdanning av BaneService til aksjeselskap må sees i sammenheng med en overordnet politikk om økt konkurranseutsetting av produksjonsvirksomhet og om klarere skille mellom produksjonsvirksomhet og offentlig forvaltning. Omdanningen vil være i tråd med regjeringens modernisering av offentlig sektor.

Ved å fremme forslag om å omgjøre BaneService til aksjeselskap, sammen med økt konkurranseutsetting av Jernbaneverkets øvrige produksjonsvirksomhet, vil det på nordisk basis utvikles et bedre fungerende leverandørmarked for jernbanetekniske entreprenørtjenester og vedlikehold. En tilsvarende utvikling med trinnvis konkurranseutsetting er i gang og forventes å fortsette i Sverige og Danmark. Samferdselsdepartementet mener at omdanning av BaneService til aksjeselskap vil være en god måte å møte de framtidige utfordringer.

4.1 Nærmere om BaneService

BaneService ble etablert i 1992 som intern leverandør av jernbanespesifikke entreprenørtjenester i Banedivisjonen i forvaltningsbedriften NSB (nå Jernbaneverket). BaneService har siden delingen av forvaltningsbedriften NSB vært en forretningsenhet internt i Jernbaneverket, og virksomheten har vært styrt av et eget internstyre, oppnevnt av Jernbanedirektøren. *Forretningsenheten* har ført egne periodiserte regnskaper med resultat og balanseoppsett for virksomheten. Hensikten var å utvikle en mer effektiv produksjon av jernbanetekniske entreprenørtjenester og vedlikehold av høy kvalitet gjennom å utsette virksomheten for konkurranse over tid.

BaneService har etter hvert fått konkurranse fra norske og europeiske jernbaneentreprenører innenfor hele sitt virksomhetsområde. Den økende konkurransen har bidratt til reduserte kostnader og priser på de fleste tjenester, samt kvalitetsforbedringer innen en rekke områder. *Forretningsenheten* tar oppdrag innen tyngre vedlikehold av eksisterende anlegg og bygging av nye anlegg innen fagområdene sporlegging, strømforsyning og signalanlegg. *Forretningsenheten*, som i hovedsak har sine oppdrag for Jernbaneverket, har de siste årene

vært fullt ut konkurranseutsatt, og oppdragene for Jernbaneverket er kontraktsbasert. Forslaget om å omgjøre *forretningsenheten* til aksjeselskap vil gi ryddigere forhold til konkurrentene, ved at Jernbaneverket selv ikke lenger vil delta i konkurranse om egne oppdrag. Enheten betjener en betydelig maskinpark. Virksomheten har de siste årene omsatt for mellom 300 og 500 mill. kr, og har om lag 250 ansatte.

BaneService møter i dag flere hindringer i sin videre utvikling i forhold til konkurrerende virksomhet. Dette knytter seg blant annet til: 1) begrensninger i markedsadgangen i en nordisk sammenheng, da BaneService (Jernbaneverket) ikke kan inngå forpliktelser (f.eks. garantiansvar) utenfor egen etat uten særskilte fullmakter fra Stortinget; 2) begrenset mulighet til å inngå forpliktende forretningsmessig samarbeid (f.eks. Joint-Venture) uten spesifikke fullmakter fra Stortinget; og 3) at finansiering av nye markedstilpassede maskiner vil måtte avpasses og prioriteres innenfor Jernbaneverkets bevilgninger over statsbudsjettet. Omdanning av *forretningsenheten* til aksjeselskap vil legge til rette for mer like konkurransevilkår mellom BaneService og konkurrentene, og legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av forretningsenhetens maskinpark ved at virksomheten på en bedre måte kan delta i konkurranse om oppdrag i tilgrensende markeder.

Samferdselsdepartementet stiftet 19. desember 2003 BaneService AS, jf. St.prp. nr. 29/Innst. S nr. 90 (2003–2004). Selskapet har et styre bestående av fem eksterne styremedlemmer og tre styremedlemmer valgt av fagorganisasjonene i forretningsenheten. Selskapet har en egenkapital på 100 000 kr og har for øvrig ingen ansatte eller eiendeler. Selskapets styre har utarbeidet en forretningsplan og strategiplan for BaneService organisert som aksjeselskap, herunder forslag til åpningsbalanse som grunnlag for regjeringens forslag til Stortinget. Samferdselsdepartementet foreslår at virksomheten i forretningsenheten overføres til dette selskapet, BaneService AS (heretter delvis benevnt som *aksjeselskapet*). Overføringen av virksomheten fra Jernbaneverket til aksjeselskapet vil skje ved tingsinnskudd. Selskapet gis en egenkapital som gjen speiler bransjens risiko, de forpliktelser selskapet

har ved omdanningen og selskapets egenart. Aksjeselskapet skal drives i et åpent marked og med samme krav til forretningsmessig drift som andre aktører. Aksjeselskapet må derfor gis betingelser på linje med konkurrerende selskaper.

Samferdselsdepartementet legger ikke opp til å være en langsiktig eier av BaneService, og endring i eierskapet vil bli vurdert når organisatoriske, finansielle og markedsmessige forhold i selskapet gjør dette hensiktsmessig.

4.2 Markedet til BaneService

Markedet til BaneService er og vil i overskuelig framtid i stor grad være knyttet til Jernbaneverket som oppdragsgiver. Om lag 80–90 pst. av *forretningsenhetens* omsetning kommer i dag fra oppdrag for Jernbaneverket. BaneService leverer også jernbanetekniske tjenester til andre sporforvaltere som Oslo sporveier, eiere av private side-/industrispor mm. Omsetningen fra denne virksomheten er i dag forholdsvis begrenset, og svinger relativt mye over tid. *Virksomhetens* framtidsutsikter som aksjeselskap er derfor i stor grad avhengig av Jernbaneverkets aktivitet innen investeringer og vedlikehold, samt etatens strategi og praksis for å konkurranseutsette oppdrag innenfor disse områdene. Over tid vil tilgrensende markeder, som oppdrag fra jernbaneforvaltningene i Sverige og Danmark, kunne få økt betydning.

BaneService sine konkurrenter er bl.a. Betonmast, Carillion Rail, TEAS, Veidekke, ABB, Siemens, Sønnico, Industridivisjonen (Banvärket, Sverige), Switelsky, Wiess. Av disse er det i dag kun Industridivisjonen og Carillion Rail som dekker alle de virksomhetsområdene som BaneService i dag driver innenfor. De siste årene har flere mindre aktører som tidligere har vært underleverandører til BaneService, tatt opp konkurransen.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at det allerede på tidspunktet for omdanningen av *forretningsenheten* til aksjeselskap, skjer en markert økning i konkurranseutsettingen fra Jernbaneverket, og at denne er klart definert. Dette er viktig for å sikre at *aksjeselskapet* etter omdanning har et tilstrekkelig marked å konkurrere i, slik at ikke *selskapet* på et tidlig tidspunkt utvikler seg til å bli en dominerende aktør med monopolistisk kontroll over viktige delmarkeder. Det legges til grunn at utviklingen av konkurranseutsetting i Jernbaneverket baseres på en forpliktende opptrappingsplan som innebærer at alt unntatt visitasjon og kontroll, samt signal- og telearbeider, blir konkurranseutsatt innen 2010. Dette vil føre til større effektivitet og mer

forutsigbare rammebetingelser, så vel for *aksjeselskapet* som for konkurrentene. En slik trinnvis utvikling er nødvendig for å ha sikkerhetsmessig kontroll og for å kunne utvikle virksom konkurranse.

4.3 Framtidig utvikling av virksomheten, tilknytningsform, omstilling

Samferdselsdepartementet mener at BaneService bør omdannes til et aksjeselskap, slik at *virksomheten* får rammebetingelser på linje med konkurrentene. Det vil gjøre at *virksomheten* får en friere finansiell stilling, samtidig som det muliggjør utvikling av *virksomheten* til tilgrensende kompetanse- og markedsområder. Med bakgrunn i *virksomhetens* kapitalintensive karakter, med betydelig spisskompetanse innenfor det jernbanetekniske området og markerte sesongvariasjoner i aktiviteten, vil det ha stor betydning å kunne utjevne etterspørselen fra Jernbaneverket med oppdrag fra jernbaneforvaltningene i våre naboland, andre sporforvaltere/-eiere og tilgrensende kompetanseområder. Departementet legger stor vekt på at selskapet nøye vurderer risiko knyttet til det enkelte oppdrag, ikke minst gjelder dette oppdrag i utlandet.

Styret i BaneService AS har i sitt arbeid lagt til grunn Samferdselsdepartementets forslag til policy og strategi for Jernbaneverkets konkurranseutsetting, og det aktivitetsnivået som følger av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004). På denne bakgrunnen har styret utarbeidet en strategiplan og forretningsplan for BaneService AS (etter omdanningen av *forretningsenheten*). Forretningsplanen bygger videre på *virksomhetens* konkurransefortrinn i forhold til vel etablert tverrfaglig jernbaneteknisk kompetanse og en godt trimmet organisasjon. Strategien legger til grunn en forsiktig vekst i virksomheten overfor det skandinaviske markedet for å supplere oppdragsmengden og sesongvariasjonen i det norske markedet, kombinert med en forholdsvis sterk, men over tid avtagende posisjon i det norske jernbanemarkedet.

De siste årene har *forretningsenheten* fornyet noe av maskinparken for å holde et konkurransedyktig nivå med hensyn til vedlikeholdskostnader og kunne tilby moderne materiell med produksjonseffektivitet og -kapasitet på linje med konkurrerende leverandører. På grunn av Jernbaneverkets behov for prioritering av innsats innen drift, vedlikehold og utbygging av jernbanenettet, har det vært vanskelig å prioritere tilstrekkelige budsjett-

midler til fornyelse av maskinparken i BaneService. Med en tilknytningsform som gir tilgang til kapitalmarkedet, vil dette bli endret.

Myndighetenes behov for styring av BaneService er prinsipielt sett ikke annerledes enn behovet for styring og kontroll med de entreprenører som BaneService konkurrerer med. Jernbaneverkets vil dekke sitt styringsbehov igjennom kontraktsrelasjoner mellom etaten og BaneService AS og andre leverandører. Det foreligger i liten grad samfunns-hensyn som tilsier at BaneService bør ha en annen organisasjonsform enn konkurrerende virksomheter. Det legges opp til at forvaltningen av eierskapet i BaneService AS legges til Samferdselsdepartementet, med sikte på at virksomheten kan selges på et senere tidspunkt. En overføring av eierskapet til Nærings- og handelsdepartementet med sikte på avhending av statens eierinteresser, vil bli vurdert så snart grunnlaget for den forretningsmessige driften (herunder langsiktig finansiering), og markedsmessige forutsetninger (herunder Jernbaneverkets praksis for konkurranseutsetting) er nærmere avklart.

4.4 Risikoforhold, markedsutvikling, konkurranseutvikling

BaneService AS» viktigste marked vil i overskuelig framtid være Jernbaneverkets kjøp av jernbanetekniske entreprenør- og vedlikeholdstjenester. En betydelig risikofaktor for selskapet kan derfor knyttes til Jernbaneverkets framtidige praksis for konkurranseutsetting av slike oppdrag. Samferdselsdepartementet legger til grunn at økningen i Jernbaneverkets konkurranseutsetting av jernbanetekniske entreprenør- og vedlikeholdstjenester skal være forutsigbar og godt kommunisert i dette markedet, jf. omtale i kap. 2. Etter omdanningen vil virksomheten bli stilt i en friere posisjon i forhold til å utvide virksomheten til andre markedsområder. *Aksjeselskapets* styre har lagt til grunn en forsiktig vekst i andre markedsområder som f.eks. jernbaneforvaltningene i Sverige og Danmark. Dette vil bidra til å redusere *aksjeselskapets* avhengighet til Jernbaneverket, samtidig som det vil bidra til en mer effektiv utnyttelse av virksomhetens maskinpark. Den virksomheten som BaneService driver, er karakterisert som kapitalintensiv og med forholdsvis høye faste kostnader. Høy utnyttelsesgrad for maskinparken vil derfor være viktig.

ECON har utarbeidet en rapport for BaneService med vurderinger om markedet for jernbanerelaterte tjenester samt utviklingstrekk på tilbuds- og etterspørselssiden på tre til fem års sikt. I rapporten

framgår det at strukturendringen med oppkjøp og samarbeid på tvers av landegrensene antas å fortsette og at det framover vil bli færre, men større internasjonale aktører i markedet. I henhold til ECONs rapport foregår det en strukturendring i bransjen ved at de store aktørene kjøper de mindre og slår seg sammen til større og tyngre konstellasjoner. Flere av aktørene har allerede brohoder i Norden, og denne utviklingen antas å fortsette med økt konkurranseutsetting fra Jernbaneverket.

ECON forventer store endringer i markedsstrukturen for jernbanerelaterte entreprenørtjenester i tiden framover. BaneService sitt marked vil gradvis utvikle seg fra et nasjonalt til et nordisk marked. Markedene i de nordiske landene vil i økende grad bli åpnet for konkurranse, noe som betyr økt konkurranse på hjemmemarkedet samtidig som det vil åpne seg nye markedsmuligheter, særlig i Danmark og Sverige. I tillegg vil det europeiske markedet også være tilgjengelig for BaneService. Samtidig vil strukturendringene blant aktørene fortsette, ved at de store aktørene blir større og de små blir færre og mer spesialiserte. Det er videre sannsynlig at de store internasjonale aktørene vil ønske å styrke tilstedeværelsen i Norden. På lang sikt forventes det ytterligere forbedringer i leverandørmarkedet for jernbanetekniske tjenester i takt med det pågående arbeidet med harmonisering av jernbanesystemene i Europa.

4.5 Legale rammebetingelser

Forholdet til jernbanelovgivningen

Omdanningen av BaneService til aksjeselskap har i utgangspunktet ingen virkning i forhold til Jernbaneloven. Den framføring av maskiner og utstyr som *aksjeselskapet* måtte ha behov for på jernbanen, er etter jernbaneloven ikke trafikkvirksomhet, men anleggsvirksomhet som faller inn under infrastrukturforvalters (Jernbaneverkets) virksomhet. Slik framføring av maskiner og utstyr må derfor skje under Jernbaneverkets ansvar og anvisning på lik linje med konkurrerende virksomheter.

Konkurranserettslige forhold

Selve omdanningen av forretningsenheten BaneService til aksjeselskap vil ikke reise særskilte spørsmål i forhold til konkurranselovgivningen. Konkurranseloven vil gjelde for *aksjeselskapet* på lik linje med annen konkurranseutsatt virksomhet. Det legges for øvrig til grunn at selskapet ikke vil være omfattet av regelverket for offentlige anskaffelser.

EØS-avtalens regler for statsstøtte

EØS-avtalens art. 61 fastslår at enhver statsstøtte som vrir eller truer med å vri konkurransen, i utgangspunktet er forbudt med mindre annet er fastsatt i medhold av avtalen.² I tråd med EØS-avtalens art. 61 har EFTAs overvåkningsorgan utarbeidet retningslinjer for statsstøtte relatert til offentlig eide selskaper. Retningslinjene fastsetter det såkalte «markedsinvestorprinsippet»³ som utgangspunkt for å vurdere om offentlig kapitaltilførsel til en kommersiell virksomhet er å anse som ulovlig statsstøtte eller ikke. Dette innebærer et krav om at staten med hensyn til økonomiske disposisjoner overfor offentlige foretak, skal opptre slik en rasjonell privat investor ville ha gjort.

«Markedsinvestorprinsippet» impliserer bl.a. at verdsetting av aktiva ved tingsinnskudd, skal baseres på markedsverdi, at lån gis til markedsbetingelser med hensyn til rente, løpetid, sikkerhet og andre betingelser, at egenkapital skal underlegges et avkastningskrav som gjenspeiler risikoprofilen til selskapet, og at avtaler om levering av tjenester m.v. mellom BaneService AS og Jernbaneverket skal skje til markedsmessige vilkår og prising. Dersom EFTAs overvåkningsorgan (ESA), på bakgrunn av klager fra konkurrentene til BaneService AS, undersøker saken og kommer til at selskapet har blitt tilført ulovlig statsstøtte, vil denne støtten kreves tilbakebetalt fra selskapet.

Samferdselsdepartementet viser i denne sammenheng til de verdivurderinger som er foretatt av selskapet og kvalitetssikret av selskapets revisor, og legger til grunn at verdien av tingsinnskudd og forpliktelser gjenspeiler de virkelige verdier og at statens avkastningskrav er basert på kommersielle betraktninger. I den sammenheng er det viktig å være klar over at omdanningen av BaneService til aksjeselskap ikke har karakter av en kortsiktig investering. Samferdselsdepartementet har likevel ikke til intensjon å være eier av BaneService AS på lengre sikt.

4.6 Personalmessige forhold i BaneService AS

Jernbaneverket har arbeidet med å optimalisere bemanningen i *forretningsenheten*. Virksomheten har

om lag 250 ansatte. Styret i *aksjeselskapet* mener at det er behov for videreutvikling av organisasjonen for å tilpasse denne til kommersiell drift. I denne forbindelse mener styret at det er behov for å redusere de faste kostnadene i *virksomheten*, og styret har vurdert behovet for en minimumsbemanning til 220 ansatte for å opprettholde nødvendig kompetanse som totalleverandør av jernbanetekniske entreprenørtjenester. Styret legger derfor opp til en nedbemanning på om lag 30 personer. Nedbemanningen vil dels skje igjennom tilbud om tidligpensjonering, sluttpakker og andre omstillingsvirkemidler. Selskapet kan for å få til raskets mulig nedbemanning, bestemme at ansatte etter individuell vurdering, skal tilbys avgang ved fylte 60 år i de tilfeller vedkommende ikke vil ha krav på Avtalefestet pensjon eller ordinære alderspensjon. Det er satt av 28,9 mill. kr i forslag til åpningsbalanse for å dekke restruktureringsforpliktelser, herunder nevnte omstillingstiltak.

Generelt om lov og avtaleverk

Ved omdanning av BaneService til aksjeselskap vil arbeidsmiljøloven avløse tjenestemannsloven, og arbeidstvistloven vil avløse tjenestetvistloven. Det vil være opp til selskapets styre å beslutte hvilken arbeidsgivertilslutning selskapet skal ha. På avtalsiden vil Hovedavtalen og Hovedtariffavtalen i staten bli avløst av de avtaler som blir inngått gjennom vedkommende arbeidsgiverorganisasjon eller med bistand fra denne og de ansattes organisasjoner. For øvrig kommer arbeidsmiljøloven kap. XII A om virksomhetsoverdragelse til anvendelse.

Lønns og arbeidsvilkår ved overgang til aksjeselskap

Ved overgang til BaneService AS beholder de tilsatte den lønn de har ved tidspunktet for omdanningen. Partene vil inntil utløpet av den avtaleperioden som gjelder ved omdanningen, være bundet av tidligere inngåtte tariffavtaler med mindre disse blir erstattet av nye avtaler. Selv om tidligere inngåtte avtaler fortsatt gjelder, kan disse ikke gå foran ufravikelige lovbestemmelser som måtte komme til anvendelse for aksjeselskapet.

Pensjonsrettigheter

Ansatte i *forretningsenheten* BaneService er som statstjenestemenn medlemmer i Statens Pensjonskasse (SPK). Ved overgang til selskap er det en sak for selskapets styre å bestemme hva slags pensjonsordning virksomheten skal ha. Dersom styret

² Jf. Lov nr. 109 av 27. nov. 1992 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet (EØS) m.v. og lov nr. 117 av 27. nov. 1992 om offentlig støtte.

³ Jf. EFTAs overvåkningsorgans retningslinjer for statsstøtte kapittel 19 og 20

går inn for fortsatt medlemskap i SPK, kan Moderniseringsdepartementet treffe vedtak om dette. Det legges til grunn at selskapet vil videreføre medlemskap i Statens pensjonskasse i 5 år fra omdannings-tidspunktet. De ansatte vil beholde rett til vartpen-ger så lenge selskapet er medlem av SPK, forutsatt at styret ikke bestemmer noe annet. Vartpengeordningen er for tiden til vurdering – og opprettholde-sen vil dermed avhenge av om og fra hvilket tids-punkt ordningen eventuelt oppheves.

Den enkelte arbeidstakers tilsetningsforhold

Den enkelte arbeidstakers tilsetningsforhold løper uavbrutt videre inn i BaneService AS, da det er å an-se som videreføring av eksisterende virksomhet. De ansatte får tilbud om å følge med over i *aksjesel-skapet*. Dersom noen av de ansatte ikke skulle ak-septere tilbud om tilsetting i *aksjeselskapet*, legges det til grunn at deres ansettelsesforhold vil kunne bringes til opphør ved oppsigelse. De ansatte vil da ha fortrinnsrett til ny statsstilling i inntil ett år, men vil som hovedregel ikke ha rett til ventelønn.

4.7 Verdsettingsprinsipper og selskapsstyring

Omdanningen av forretningsenheten BaneService til aksjeselskap medfører at styringsprinsippene for den nåværende forretningsenheten i forvaltnings-organet Jernbaneverket endres ved at BaneService AS vil bli styrt i tråd med de prinsipper som er gitt i Aksjeloven og Økonomireglement for staten § 10 om departementets ansvar for oppfølging av aksje-selskap med statlig eierinteresse, statsforetak m.m. Jernbaneverkets styring og kontroll med *virksom-heten* vil likestilles med andre leverandører av jern-banetekniske entrepriser og tjenester, dvs. gjen-nom de avtaler som inngås mellom BaneService AS og Jernbaneverket. Øvrig styring og kontroll av virksomheten vil skje som for andre selskaper gjen-nom de relevante kompetente statlige tilsynsorga-ner. Se for øvrig omtale under *Selskapsstyring og av-kastningskrav*.

Generelle prinsipper for verdsetting

Ved omdanning av BaneService til aksjeselskap vi-dereføres entreprenørvirksomheten som i dag utfø-res av Jernbaneverkets forretningsenhet BaneSer-vice, i *aksjeselskapet*. *Aksjeselskapet* overtar både *virksomheten*, eiendeler og forpliktelser fra Jernba-neverket, og staten skyter inn den egenkapital som

er nødvendig for å sikre virksomhetens langsiktige finansieringsgrunnlagt for å gjennomføre virksom-hetens strategi- og forretningsplaner. Det forutset-tes at *aksjeselskapet* gir vanlig utbytte på aksjekapi-talen til staten innenfor de rammer som aksjeloven og hensynet til forsvarlig forretningsførsel tilsier. Det legges til grunn at statens ansvar for virksom-heten er reelt og formelt begrenset til innskutt egenkapital i selskapet.

Det skal i henhold til Aksjeloven § 2–6 utarbei-des en særskilt redegjørelse som blant annet skal inneholde en erklæring om at eiendelene som over-dras har en verdi som minst svarer til det avtalte ve-derlaget. Redegjørelsen skal bekreftes av revisor som også skal også utarbeide en erklæring om at å-pningsbalansen er satt opp i samsvar med regn-skapslovens bestemmelser. Aksjelovens § 2–7 slår fast at: «[...] Eiendeler som selskapet mottar som aksjeinnskudd, skal vurderes til virkelig verdi på dagen for åpningsbalansen.»

EØS-avtalens regler om statsstøtte innebærer videre at verdsetting av aktiva ved tingsinnskudd skal baseres på markedsverdi, at lån gis til mar-kedsbetingelser mht. rente, løpetid, sikkerhet og andre betingelser og at egenkapital skal underleg-ges et avkastningskrav som gjenspeiler risikoprofi-len til selskapet.

For BaneService AS er det på basis av overstå-ende drøfting lagt opp til at verdsettelsen av eiende-lene gjøres ved bruk av kontinuitetsprinsippet. Ba-neService fører i dag et internregnskap basert på regnskapsprinsippet, og disse regnskapene har derfor vært grunnlaget for åpningsbalansen. Verd-settellesprinsippene og prinsippene for føring i å-pningsbalansen er basert på tilrådinger fra revisjons-firmaet Ernst & Young, som også har foretatt verdi-betraktninger etter nåverdiprinsippet (dvs. verdset-telse av framtidige kontantstrømmer i dagens kro-ner) som viser at de verdianslag som er benyttet ik-ke medfører noen form for skjult formuesoverfø-ring til *aksjeselskapet*. Selskapets revisor har også foretatt en særskilt gjennomgang og kvalitetssik-ring av forslaget til åpningsbalanse og verdsettings-prinsippene som er lagt til grunn for denne.

For de største sporbundne anleggsmaskiner er det innhentet verdianslag fra leverandør for den en-kele maskin, og det er tatt hensyn til maskinens al-der, tekniske tilstand og omsettelighet. Verdsettelse av biler er basert på 2. håndsverdi som solgt til mer-keforhandler, mens mindre maskiner er verdsatt til bokført verdi. Se for øvrig omtale under kap. 4.8.

På denne bakgrunn legger Samferdselsdeparte-mentet til grunn at åpningsbalansen er satt opp i samsvar med reglene i aksjeloven, regnskapsloven, samt EØS-avtalens regler om statsstøtte.

Kapitalstruktur

Det legges opp til at BaneService AS gis en kapitalstruktur som gjør at selskapet på etableringstidspunktet kan dekke sine løpende forpliktelser og nå sine forretningsmessige mål. Departementet legger vekt på at selskapet på etableringstidspunktet skal være fullfinansiert i henhold til styrets vedtatte forretnings- og strategiplan. Selskapet foreslås etablert med en egenkapitalandel på omlag 50 pst.

For å finansiere løpende forpliktelser ved fortsatt drift vil selskapet ha behov for en viss likviditetsbeholdning. Likviditetstilførselen til selskapet er basert selskapets forretningsplan. Departementet legger til grunn at selskapet skal finansiere sin framtidige virksomhet på vanlige vilkår i private kapitalmarkeder. I henhold til gjeldende praksis ved omdanning av statlig virksomhet til aksjeselskaper legges det ikke opp til at staten skal garantere for selskapets lån.

Selskapsstyring, avkastningskrav og utbyttepolitikk

Jernbaneverkets behov for entreprenørtjenester kan ivaretas av markedet og styres igjennom etasens konkurranseutsetting og inngåtte kontrakter. På omdanningstidspunktet og noe tid etter dette, vil det imidlertid være en viss usikkerhet om markedet for jernbanetekniske entreprenørtjenester m.v. vil utvikle seg til et effektivt og velfungerende marked. Tilsvarende vil det på omdanningstidspunktet være en usikkerhet rundt etableringen av BaneService AS som selskap. I en overgangsfase, inntil markedet fungerer på en tilfredsstillende måte, legges det opp til at eierskapet i BaneService AS forvaltes av Samferdselsdepartementet. Når BaneService AS har opparbeidet seg en viss erfaring som selvstendig kommersiell virksomhet, og markedet for jernbanetekniske entrepriser og vedlikehold er velfungerende, vil det være aktuelt å vurdere eierskapet i BaneService AS på nytt, herunder et salg av virksomheten. Samferdselsdepartementet har bedt selskapets styre om å se nærmere på hvilke finansielle, organisatoriske og markedsmessige forutsetninger som bør være på plass før eierskaps spørsmålet tas opp til ny vurdering. Departementet vil tilsvarende ha en løpende dialog med Jernbaneverket om utviklingen av leverandørmarkedet.

Departementet legger vekt på at selskapet får en organisasjonsform som er velegnet for virksomhetens egenart og at ledelsen, styret og administrerende direktør har styringsmessig og økonomisk handlefrihet på linje med konkurrentene. Det er også viktig at organisasjonsformen gjør det klart for

blant annet långivere og andre medkontrahenter at de bare har selskapsformuen å forholde seg til.

Selskapet skal underlegges et avkastningskrav som reflekterer selskapets kapitalstruktur og relativ risiko, dvs. at avkastningskravet baseres på den såkalte kapitalverdimodellen. På bakgrunn av styrets strategiarbeid og forretningsplan, herunder analyser av framtidige kontantstrømmer, er det sannsynliggjort at selskapet vil kunne forsvare et avkastningskrav på egenkapital etter skatt på mellom 11,0 pst. og 16,4 pst., med forventningsverdi på 13,7 pst. Det understrekes at disse beregningene er beheftet med stor grad av usikkerhet, bl.a. på grunn av at det ikke finnes sammenliknbare selskaper med målbar forretningsrisiko, og på grunn at av selskapets primære marked (Jernbaneverket) ikke fullt ut er åpnet for konkurranse. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til fastsettelse og oppfølging av avkastningskravet i de årlige budsjettproposisjoner.

Samferdselsdepartementet vil fastsette sin utbyttepolitikk overfor selskapet i samsvar med aksjelovens kap. 8. Departementet legger til grunn at selskapet på sikt vil komme i utbytteposisjon og vil være i stand til å betale utbytte til eier. Det vises i denne sammenheng at styret i *aksjeselskapet* forventer at selskapet vil generere frie kontantstrømmer fra 2008/-09. Det tas sikte på at konkrete krav om utbytte fra selskapet vil være basert på selskapets evne til å betale utbytte i henhold til aksjelovens bestemmelser og konkrete vurderinger av om selskapets årsresultat og frie egenkapital vil kunne generere merverdier i selskapet, eller om denne kapitalen vil kunne gi mer avkastning for staten ved annen anvendelse.

4.8 Estimert åpningsbalanse

Det er estimert en åpningsbalanse for BaneService AS med utgangspunkt i antatte verdier pr. 1. januar 2005, basert på forannevnte prinsipper, samt en vurdering av en generell egenkapitalandel i entreprenørbransjen. Åpningsbalansen er basert på verdsettelse og forslag til åpningsbalanse fra styret i BaneService AS med bistand fra Ernst & Young og kvalitetssikret av revisor. Den endelige åpningsbalansen vil under forutsetning om Stortingets samtykke, bli fastsatt ved selve overføring av virksomheten til aksjeselskapet. Etersom BaneService er en løpende virksomhet vil den endelige balansen som vedtas på generalforsamling, og vil avvike noe fra den som presenteres nedenfor. Vesentlige avvik fra angitt åpningsbalanse som presenteres her, vil bli forelagt for Stortinget.

Etter at virksomheten i Jernbaneverkets forretningsenhet BaneService er overført til BaneService AS, vil Samferdselsdepartementet, som en kontrollhandling, gjennomføre en finansiell og juridisk gjennomgang («due dilligence») av virksomheten for å godtgjøre at overføringen er gjennomført i samsvar med forutsetningene. Dette vil også gi en enhetlig og samlet dokumentasjon over alle relevante finansielle og juridiske sider av virksomheten på overføringstidspunktet. Denne gjennomgangen vil bli gjennomført før første ordinære generalforsamling, og før fastsettelse av endelige bevilgningsvedtak av Kongen i statsråd, slik at eventuelle merknader fra gjennomgangen kan tas hensyn til i disse organene.

Omløpsmidler består av likviditetsbeholdning, kundefordringer og varelager. Styret i *aksjeselskapet* har gjennomført en vurdering av kontantstrømsutviklingen over en tiårsperiode etter omdanning som viser et kontantunderskudd de første årene. Årsaken er primært knyttet til et høyt investeringsnivå i tillegg til avsetninger for restruktureringskostnader for å tilpasse virksomheten til kommersiell drift. *Aksjeselskapet* forventer som følge av dette å ha en positiv fri kontantstrøm i 2008/-09. For å dekke inn kontantunderskuddet er det i forslag til åpningsbalanse forutsatt en *likviditetsbeholdning* på 158,7 mill. kr. *Kundefordringene* er estimert til 32 mill. kr og omfatter i hovedsak fordringer mot Jernbaneverket. *Kundefordringene* vil bli endelig fast-

satt på omdanningstidspunktet basert på faktiske betalbare fordringer mellom selskapet og kunder. *Varelager* er verdsatt til 10,8 mill. kr med utgangspunkt i innkjøpsverdi, korrigert for ukurans. Endelig verdsetting av varelager basert på konkrete vurderinger vil bli gjennomført på tidspunktet for overføring av virksomheten til aksjeselskapet.

Virksomhetens anleggsmidler består av sporbundne *maskiner og utstyr, biler* og *diverse*. Sporbundne maskiner og utstyr består av ulike jernbanetekniske anleggsmaskiner og skinnegående utstyr som skinnetraktorer og lastevogner mm. Vognparken består av både nyere maskiner og eldre maskiner som allerede er avskrevet i *forretningsenhetens* interne regnskaper. De største sporbundne maskinene er verdivurdert enkeltvis. Som grunnlag for disse vurderingene er det bl.a. innhentet verdianslag fra leverandør og det er tatt hensyn til maskinenes tilstand og omsettelighet. For de mindre maskinene er regnskapsført verdi videreført. Bilparken er verdivurdert av leverandør med utgangspunkt i bilenes brukte verdi solgt til merkeforhandler. *Diverse* omfatter i hovedsak nyanskaffet IT-utstyr, inventar mm.

Kortsiktig gjeld omfatter *leverandørgjeld* og *annen kortsiktig gjeld*. Leverandørgjeld vil bli endelig fastsatt på omdanningstidspunktet på grunnlag av faktiske og betalbare forpliktelser mot leverandører. Annen kortsiktig gjeld omfatter avsetninger til feriepengar, arbeidsgiveravgift på feriepengar, av-

Tabell 4.1 Estimert åpningsbalanse for BaneService AS pr. 1. januar 2005 (i tusen kr):

Eiendeler		Gjeld og egenkapital	
<i>Omløpsmidler:</i>		<i>Kortsiktig gjeld:</i>	
Kundefordringer	32 000	Leverandørgjeld	5 000
Varelager	10 800	Annen kortsiktig gjeld	36 700
Likvider	158 700		
<i>Sum omløpsmidler</i>	<i>201 500</i>	<i>Sum Kortsiktig gjeld</i>	<i>41 700</i>
		<i>Langsiktig gjeld:</i>	
		Statslån	38 300
<i>Anleggsmidler:</i>		<i>Avsetninger for forpliktelser:</i>	
Maskiner og utstyr	60 870	Garanti- og serviceforpliktelser	8 232
Biler	7 570	Restruktureringsforpliktelser	45 550
Diverse	1 810		
<i>Sum anleggsmidler</i>	<i>70 250</i>	<i>Sum avsetning for forpliktelser</i>	<i>53 782</i>
		<i>Egenkapital:</i>	
		Innskutt egenkapital	137 968
<i>Sum eiendeler</i>	<i>271 750</i>	<i>Sum gjeld og egenkapital</i>	<i>271 750</i>

Nedenfor gis det en nærmere redegjørelse for de enkelte postene i forslaget til åpningsbalanse.

setninger for tap på inngåtte kontrakter m.m. Enkeltpostene i annen kortsiktig gjeld er verdsatt enkeltvis basert på konkrete vurderinger.

Lån. Som en overgangsordning gis selskapet et statslån på 38,3 mill. kr for å dekke virksomhetens likviditetsbehov etter omdanning. Lånet forutsettes gitt på markedsmessige vilkår med en løpetid på 3 år. Det forutsettes at *aksjeselskapet* ved behov refinansierer statslånet i det private kapitalmarkedet innen 3 år etter omdanning.

Restruktureringsforpliktelser: Styret i *aksjeselskapet* har foretatt en vurdering av restruktureringsbehovet. Hovedtrekkene er som følger: 1) *Administrative kostnader knyttet til gjennomføringen av restruktureringen* er estimert til 2 mill. kr. 2) *Førtidspensjonering* av i alt 20 personer i henhold til foreløpig plan. Det er lagt til grunn at pensjonskostnader er 1,2 mill. kr per person, og totalt blir dette 24,0 mill. kr. Og 3) *Diverse poster* som flytting av arkiv, reduksjon med ett verksted, skroting av maskiner og lagervarer og merkostnader knyttet til gjeldende husleiekontrakt, totalt rundt 3,35 mill. kr. Videre avsettes det 16,7 mill. kr til merkostnader ved 5 års medlemskap i Statens pensjonskasse. Dersom det på et senere tidspunkt oppstår underdekning i Statens pensjonskasses fiktive fond, som kan tilskrives forhold på omdanningstidspunktet, vil eier skyte inn nødvendige midler.

I sum utgjør restruktureringsforpliktelsene 28,85 mill. kr.

Garanti- og serviceforpliktelser: Det er vanlig praksis hos private entreprenører å avsette en pro-sentsats av omsetningen til dekning av eventuelle garantiarbeider ved prosjekter. Basert på en vurdering av BaneService sine prosjekter og avsetningsnivå benyttet av andre selskaper, er det avsatt 8,2 mill. kr til garanti- og serviceforpliktelser i åpningsbalansen.

Egenkapitalen er selskapets risikokapital og skal være buffer mot uforutsette begivenheter i fremtiden som vil kreve finansiell manøvreringsdyktighet og fleksibilitet. Ved omdanning av BaneService er det derfor viktig å ha en egenkapital og finansiering som er tilstrekkelig til å sikre nødvendig finansiell fleksibilitet og grunnlag for utvikling. Basert på revisors vurdering av egenkapitalandelen til sammenlignbare selskap, andre norske virksomheter og Baneservice særegne utfordringer knyttet til omstilling i kommende år, foreslås det en egenkapitalandel på om lag 50 pst. Den estimerte åpningsbalansen viser en egenkapital på 138 mill. kr som utgjør om lag 50 pst. av totalkapitalen.

4.9 Konsekvenser for Jernbaneverket

Innenfor BaneService sitt virksomhetsområde er det i de siste år utviklet et marked for entreprenør-tjenester. Ved å omdanne BaneService til et aksjeselskap vil Jernbaneverket kun være kjøper i dette markedet. En utskillelse av BaneService vil skape ryddigere forhold om rollene i markedet, særlig i forhold til konkurrentene. For Jernbaneverket vil en utskillelse av BaneService innebære en videreføring av konkurranseutsetting som virkemiddel til å oppnå lavere kostnader og bedre kvalitet på tjenestene. For Jernbaneverket medfører omdanningen at BaneService ikke lenger vil være en del av Jernbaneverkets organisasjonsstruktur. Dette vil frigjøre ressurser i Jernbaneverkets ledelse og administrasjon til i større grad å fokusere på Jernbaneverkets kjernevirksomhet som statens forvalter av det nasjonale jernbanenettet i Norge.

Jernbaneverket har gjennomført en risikovurdering av endringen det medfører at BaneService omdannes til eget aksjeselskap. Analysen konkluderer med at omdanningen i seg selv ikke gir noen sikkerhetsmessige virkninger. Både i dagens situasjon, hvor BaneService er organisert som en intern forretningsenhet og i en framtidig situasjon med BaneService som aksjeselskap, er det Jernbaneverket som har totalansvaret for jernbanenettes kvalitet og standard. De risikomomenter som påpekes i vurderingen ivaretas ved at Jernbaneverkets forvaltningsdel overtar enkelte oppgaver som BaneService i dag utfører i forbindelse med framføring av Jernbaneverkets arbeidsmaskiner. Dette gjøres ved at enkelte avtaler mellom Jernbaneverket og BaneService formaliseres og baseres på rent forretningsmessige prinsipper, og ved at *aksjeselskapet* etablerer et internt styringssystem som ivaretar de krav Jernbaneverket stiller til eksterne leverandører. Med disse tiltak opprettholdes dagens sikkerhetsnivå og *aksjeselskapets* forhold til Jernbaneverket blir likestilt med andre entreprenører som arbeider for Jernbaneverket.

De økonomiske virkningene for Jernbaneverket ved å omdanne BaneService til et aksjeselskap vil i første omgang bli at etaten ikke lenger har økonomisk ansvar for denne delen av organisasjonen. Dernest vil de økonomiske virkningene for etaten være en konsekvens av økt konkurranseutsetting av vedlikehold som vil gi en vesentlig reduksjon av vedlikehold i Jernbaneverkets egen regi. Det forventes at konkurranseutsetting av vedlikehold vil gi effektiviseringsgevinster for Jernbaneverkets vedlikehold. Størrelsen på mulige effektiviseringsgevinster er usikker og vanskelig å anslå. Konkurranseutsettingen i Statens vegvesen har gitt kontrakter som ligger om lag 10–15 pst. lavere i pris enn før konkurranseutsetting.

5 Budsjettmessige konsekvenser

I forbindelse med omstilling i Jernbaneverket foreslås at det bevilges 35 mill. kr til omstillingstiltak på kap. 1350, post 22 (ny) *Omstillingskostnader*, mot tilsvarende reduksjon av kap. 1350, post 30 *Investeringer i linjen*.

I forbindelse med omdanning av BaneService til

aksjeselskap vil nettoverdiene i virksomheten som tas ut av Jernbaneverket, slik de framstår i estimert balanse pr. 1. januar 2005, inntektsbevilges på Jernbaneverkets kap. 4350, post 95 (ny) *Overføringer av eiendeler til BaneService AS*. Netto eiendeler som overføres til selskapet fastsettes slik:

	i 1000 kr
+ Anleggsmidler	70 250
+ Varelager	10 800
+ Kundefordringer	32 000
= Brutto eiendeler	113 050
- Garanti og serviceforpliktelser	8 232
- Leverandørgjeld	5 000
- Annen kortsiktig gjeld	36 700
= Netto eiendeler, Kap. 4350 Jernbaneverket, post 95 (ny) Overføring av eiendeler til BaneService AS	63 118

Bevilgninger til lån og egenkapital utgiftsføres på kap. 1355, hhv. post 90 *Lån* og post 96 *Egenkapital*. Videre ytes selskapet tilskudd til restruktureringsforpliktelser, som bevilges på kap. 1355 post 71 *Tilskudd til restruktureringsforpliktelser*.

Oppsummert vil omdanningen av BaneService til aksjeselskap ha følgende budsjettmessige konsekvenser for budsjettforslaget for 2005 (i tusen kr):

Kap.	Post	1000-kr
1350	Jernbaneverket	
	22 Omstillingskostnader, <i>bevilges med</i>	35 000
	30 Investeringer i linjen, <i>reduseres med</i>	35 000
1355	BaneService AS	
	71 Tilskudd til restruktureringsforpliktelser, <i>bevilges med</i>	45 550
	90 Lån, <i>bevilges med</i>	38 300
	96 Egenkapital, <i>bevilges med</i>	137 868
4350	Jernbaneverket	
	95 Overføring av eiendeler BaneService AS, <i>bevilges med</i>	63 118

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneløstasjonsproduksjonsvirksomhet.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneløstasjonsproduksjonsvirksomhet og endring av St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet 2005 i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet og endring av St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet 2005

I

I statsbudsjettet for 2005 blir bevilget under følgende kapitler:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kr
1350		Jernbaneverket (jf. Kap. 4350)	
(ny)	22	Omstruktureringskostnader, <i>kan overføres</i>	35 000 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan nyttes under post 23, kan overføres</i> mot tidligere foreslått kr 1 423 000 000	1 388 000 000
1355		BaneService AS	
(ny)	71	Tilskudd til restruktureringsforpliktelser	45 550 000
(ny)	90	Lån	38 300 000
(ny)	96	Egenkapital	137 868 000
4350		Jernbaneverket (jf. Kap. 1350)	
(ny)	95	Overføring av eiendeler til BaneService AS	63 118 000

II

Stortinget samtykker i at:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å overføre eiendeler, rettigheter og forpliktelser fra Jernbaneverket til BaneService AS i samsvar med forslaget i denne proposisjon.
2. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelige bevilgninger vedrørende overdragelse av eiendeler og arbeidskapital i forbindelse med omdanning av virksomheten. Det endelige beløpet fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
3. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelige bevilgninger til lån og egenkapital for BaneService AS. Det endelige beløpet fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
4. Dersom styret i BaneService går inn for fortsatt medlemskap i Statens pensjonskasse, kan Moderniseringsdepartementet etter søknad og en konkret vurdering treffe vedtak om dette.