



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 1 S Tillegg 2

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2017

Endring av Prop. 1 S (2016–2017)

Statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet (tingsinnskudd i Bane NOR SF og andre saker i forbindelse med jernbanereformen)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 4. november 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Formålet med denne proposisjonen er å be om Stortingets godkjenning av å gjennomføre tingsinnskudd i forbindelse med at Bane NOR SF (tidligere kalt Jernbaneinfrastrukturforetaket SF) settes i operativ drift fra 1. januar 2017. I tillegg beskriver proposisjonen de strukturelle grepene som gjøres med NSB AS i forbindelse med reformen av jernbanesektoren.

I denne proposisjonen fremmes enkelte forslag til endringer av Prop. 1 S (2016–2017) Statsbudsjettet 2017. Proposisjonen omfatter forslag til endring av enkelte bevilgningsforslag under Samferdselsdepartementet.

2 Bakgrunn

Ved behandling av Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – Reform av jernbanesektoren* og Innst. 386 S (2014–2015) sluttet Stortinget seg til forslag om ny organisering av jernbanesektoren

og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane. Samferdselsdepartementet viser for øvrig til Prop. 143 L (2015–2016) *Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)*.

Ny organisering innebærer blant annet at NSB AS videreføres som et rendyrket transportselskap og flere av dagens virksomhetsområder skilles ut og overtas av Bane NOR SF eller andre statlige eide virksomheter. Mesteparten av det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket blir organisert som et statsforetak som også får eierskapet til og ansvaret for eiendommene i sektoren. Koordinerende og styrende funksjoner for sektoren legges til et eget jernbanedirektorat underlagt Samferdselsdepartementet.

Målet har vært at Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet skal være operative fra 1. januar 2017. Begge organisasjonene ble imidlertid etablert i februar 2016 og har benyttet 2016 på å forberede og klargjøre sine organisasjoner til operativ drift. Dette har skjedd i nært samarbeid med både Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket.

3 Organisering av jernbanesektoren

Fordelingen av oppgaver mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF og øvrige aktører i sektoren er i all hovedsak skissert i Meld. St. 27 (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015). Etter framleggelse av meldingen har den framtidige ansvars- og oppgavefordelingen vært gjenstand for en ytterligere detaljering i regjeringen, og senere også i de forberedende organisasjonsenhetene.

Jernbanedirektoratet er et statlig forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektoratet skal styres gjennom instruks, årlig tildelingsbrev og styringsdialog. Jernbanedirektoratets virksomhet finansieres i sin helhet over statsbudsjettet.

Direktoratet vil være premissgiver for utvikling av jernbanen og samordning mot andre trafikkslag, kjøper av ulike tjenester, utøvende styrer av jernbanesektoren og leverandør av løpende beslutningsgrunnlag og styringsinformasjon til regjeringen. I tillegg vil Jernbanedirektoratet ha en samordnende funksjon når det gjelder hele togtransportkjeden, inkludert materiell, verksteder, salg og billettering mv. Direktoratets oppgaver innenfor jernbanesektoren blir dermed sentrale og omfattende.

Jernbaneverket har i dag lisens og sikkerhets sertifikat for å drive persontogtransport med museumstog på det nasjonale jernbanenettet. Lisens og sikkerhets sertifikatet kan ikke overdras eller overlates til andre. Det følger av Meld. St. 27 (2014–2015) at Jernbanedirektoratet skal ha ansvar for Norsk Jernbanemuseum. Jernbanedirektoratet har anført at det er uhensiktsmessig å organisere museet som en del av direktoratet fordi direktoratet selv skal være kravstiller overfor togselskapene. Samferdselsdepartementet vurderer på denne bakgrunn om Norsk Jernbanemuseum skal etableres som en ytre etat med delegert etatsstyringsansvar til direktoratet. En slik løsning vil ikke ha bevilgningsmessige konsekvenser.

Bane NOR SF er et statsforetak (SF) eid av Samferdselsdepartementet. Foretakets virksomhet skal dels styres gjennom vedtekter og eierstyring, og dels gjennom avtaler med Jernbanedirektoratet. Foretakets virksomhet finansieres i hovedsak gjennom Jernbanedirektoratets kjøp av tjenester, i tillegg til inntekter fra salg av tjenester til togselskap, kjørevegsavgift og inntekter knyttet til eiendomsvirksomheten. Foretaket vil overta eierskapet til ROM Eiendom AS fra NSB AS i løpet av 2017, og har i den forbindelse etablert et mottakende datterselskap i løpet av høsten 2016.

Bane NOR SF vil være infrastrukturforvalter iht. jernbanelovgivningen og skal ha et hovedansvar for å tilby fungerende jernbaneinfrastruktur til togselskapene og vil ha et ansvar for at den er sikker og tilgjengelig for trafikk.

Bane NOR SF vil videre ha det operative koordineringsansvaret for sikkerhetsarbeidet i sektoren, og de øvrige aktørene pålegges å bidra til nødvendig informasjonsutveksling. Operativt ansvar for samordning av beredskap og krisehåndtering legges også til Bane NOR SF.

For å legge til rette for virksom konkurranse i markedet for persontogtrafikk må viktige innsatsfaktorer som togmateriell, verksteder og verksteddrift, samt salgs- og billetteringsløsninger skilles ut fra NSB AS. Det er derfor stiftet tre nye statlige selskaper, forvaltet av Samferdselsdepartementet; henholdsvis Togmateriell AS, Togvedlikehold AS og Reiseplan og billett AS.

Selskapene skal overta følgende datterselskaper i NSB-konsernet: Materiellselskapet AS, Entur AS og Mantena AS. I tillegg overføres ROM Eiendom til Bane NOR SF.

Selskapene er etablert slik at hvert av styrene kan være en reell mottaker av selskapene fra NSB-konsernet. Utskillelse av de fire selskapene fra NSB-konsernet er planlagt gjennomført i første tertial 2017. NSB-konsernets styre med datterselskapstyrer har ansvaret for styring og kontroll av selskapene fram til overføring er gjennomført. Materiellselskapet etableres for å legge til rette for at operatørene av persontogtjenester i Norge har lik tilgang til persontogmateriell i forbindelse med at det blir konkurranse om persontransporttjenester med tog. Selskapet vil fremover anskaffe, eie og forvalte togmateriell etter føringer og beslutninger fra staten ved Jernbanedirektoratet. Togoperatørene skal gis tilgang til togmateriell på konkurransenøytrale vilkår innenfor rammer fastsatt av staten ved Jernbanedirektoratet.

Selskapet for reiseplanlegging og billettering etableres slik at passasjerene skal kunne benytte en nasjonal salgskanal for kjøp av togbilletter, også med flere tilbydere av persontransporttjenester med tog. Selskapet får videre oppgaver knyttet til drift av en rutedatabase, en nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering for all kollektivtrafikk, slik at de reisende kan finne oversikt over alle rutetider og holdeplasser i én og samme løsning for all kollektivtransport. Kompetanse og systemer som skilles ut fra NSB AS til dette selskapet skal legges til rette for gode nasjonale tjenester.

Togvedlikeholdsselskapet skal tilby vedlikeholds- og verkstedtjenester for skinnegående

materiell og annen virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. Selskapet skal drives på forretningsmessig grunnlag i et marked som er åpent for konkurranse. Mantena AS, som skal overføres til dette selskapet, har i dag en stor andel av togvedlikeholdet i Norge og driver også virksomhet i Sverige.

Samferdselsdepartementet og NSB AS arbeider med å etablere grensesnittene mellom det resterende NSB AS og datterselskapene som skal skilles ut av NSB-konsernet.

Det vises for øvrig også til omtalte i Prop. 122 S (2015–2016) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2016* og Prop. 1 S (2016–2017).

4 Forberedende arbeid i 2016

4.1 Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er Stortinget orientert om opprettelse av interimforetak og et interimdirektorat. Jernbanedirektoratet og Jernbaneinfrastrukturforetaket SF (nå Bane NOR SF) ble formelt etablert av i Kongen i statsråd den 5. februar 2016. Direktør for Jernbanedirektoratet ble beskikket i statsråd samme dag med virkning fra 1. januar 2017. Foretakets styre ble oppnevnt på stiftelsesmøtet 10. februar og 1. september ble administrerende direktør ansatt.

Bakgrunnen for opprettelse av interimorganisasjonene har vært behov for en rekke forberedende arbeider frem mot operativ drift.

Jernbanedirektoratet har i 2016 gjennomført nødvendige tiltak for å gjøre direktoratet operativt fra 1. januar 2017. Dette omfatter bl.a. en ytterligere konkretisering av grensesnitt, styringsmekanismer og organisering i sektoren i samråd med Samferdselsdepartementet, avklaring av direktoratets egen organisering mv. Mer detaljert har Jernbanedirektoratet gjennomført tre hovedoppgaver inneværende år:

- Avklare dimensjonering og forberede oppbemanning av direktoratet.
- Foreta avklaringer for å gi formelle forutsetninger for etablering av direktoratet og praktisk legge til rette for etablering og oppstart.
- Forestå og bidra i arbeidet med rolleavklaring, utvikling av avtaleverk, samt bidratt til å videreutvikle strategier for utlysning av trafikkpakker og konkurransegrunnlag for de to første trafikkpakkene.

I 2016 har Bane NOR SF (delvis sammen med Jernbaneverket) arbeidet med:

- Rekruttering av konsernsjef/ledergruppe.
- Etablering av system for styring av virksomheten.
- Utarbeidelse av forretningsplan for foretaket
- Verdivurdering og forslag til inntektsmodell som grunnlag for departementets prosess med oppkapitalisering av Bane NOR SF samt å sørge for skille mellom statlig finansierte tjenester og kommersielle tjenester i foretaket.
- Etablering av en ordning for å håndtere foretakets risiko gjennom egen forsikringsordning eller kjøp av forsikringsordning i markedet.
- Nødvendige sikkerhetsgodkjenninger og andre godkjennings-/sertifiseringsordninger som må være på plass innen 1. januar 2017.
- Utarbeidelse av pensjonsordning for ansatte som ikke omfattes av virksomhetsoverdragelsen fra Jernbaneverket.
- Utvikling av avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF for henholdsvis forvaltning, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur, samt planlegging og utbygging av ny infrastruktur. Arbeidet har skjedd under ledelse av departementet med deltakelse fra direktoratet og foretaket, og med bistand fra Jernbaneverket.
- Forberedende arbeider til overtakelse av eierskapet til ROM Eiendom AS gjennom opprettelse av et mottakende datterselskap for at ROM Eiendom AS kan fisjoneres ut fra NSB AS.
- Organisering av fremtidig eiendomsvirksomhet i foretaket. Eiendom skal forvaltes til gode for utviklingen av jernbanetilbudet til brukerne, og i tråd med foretakets formål.
- Forberedelse av overføring av ansatte og oppgaver fra Jernbaneverket til operativ drift i foretaket.
- Etablert avtale med revisor fra 2017.

Samferdselsdepartementet har i 2016 arbeidet med sentrale forhold vedrørende budsjett, pensjons-spørsmål, selskapsetablering og forberedelser til konkurranseutsetting av persontrafikk. Samferdselsdepartementet har fått gjennomført en overordnet risikoanalyse av jernbanereformen. Jernbanedirektoratet vil styre Bane NOR SF gjennom avtaleverk. Det er arbeidet med utvikling av avtaler mellom staten ved Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF for bruk og tilgang av infrastruktur, forvaltning, drift og vedlikehold, planlegging av utbyggingsprosjekter og utbygging av jernbaneinfrastruktur. Formålet med avtalene er å sikre mest mulig stabile rammebetingelser for infrastrukturvirksom-

heten for derigjennom å gi rom for effektiv oppgaveløsning og tydelige incentiver for kunde-/brukerorientering. Avtalene skal samtidig sette rammer og krav for statens tilskudd til foretaket innenfor de vedtak og føringer Stortinget og Samferdselsdepartementet har gitt, blant annet i Nasjonal transportplan (NTP) og i statsbudsjett. Det er arbeidet med prinsipper for avtaleverket, malverk og endelige avtaler for 2017. Utformingen har skjedd i et samarbeid mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet. Det endelige avtaleverket vil kunne danne rammeverk for kommende avtaler. Første avtaleverk vil gjelde for 2017 (i tillegg til bestemmelser om dekning av forpliktelser pådratt i 2017 for senere år), mens neste avtaleverk vil følge rulleingen av Nasjonal transportplan og omfatte første fireårsperiode i NTP 2018–2029 (2018–2021).

Jernbanedirektoratet vil også overta Samferdselsdepartementets oppgaver knyttet til kjøp av persontransporttjenester med tog. Direktoratets kjøp av persontransport vil gradvis gjøres gjennom økt bruk av konkurranse om sporet. Det legges opp til at trafikken på de første konkurranseutsatte trafikkpakkene starter opp i desember 2018.

4.2 NSB AS

NSB-konsernet vil gjennomgå en betydelig endring som følge av reformen. Konsernet forbereder seg på å møte konkurranse om persontogtrafikken, samtidig som viktige virksomhetsområder skilles ut fra konsernet.

I 2016 har NSB AS skilt ut virksomhet på områdene persontogmateriell samt reiseplanlegging og billettering i egne datterselskaper. Disse to datterselskapene vil også skilles ut fra konsernet tidlig i 2017, til nyopprettede mottagende selskaper, eid av staten. Datterselskapene vil være i operativ drift internt i NSB-konsernet en periode før utskillelsen. I tillegg vil de allerede eksisterende datterselskapene Mantena AS og ROM Eiendom AS skilles ut fra NSB AS, til hhv. staten ved Samferdselsdepartementet og Bane NOR SF.

Interimsselskapene for togvedlikehold (Togvedlikehold AS), togmateriell (Togmateriell AS) og salg og billettering (Reiseplan og billett AS) ble etablert i 2016. Ved Stortingets behandling av Prop. 122 S (2015–2016) og Innst. 400 S (2015–2016) fikk Samferdselsdepartementet fullmakt til å utgiftsføre tilskudd til driftsutgifter for de tre interimsselskapene mot tilsvarende innsparing på Jernbaneverkets driftsbudsjett. Så langt har selskapene ikke hatt like høye driftsutgifter som anslått, men oppgavene med å bygge opp selskapene fortsetter

imidlertid i 2017. Det vil i 2016 og 2017 påløpe driftsutgifter blant annet til styrehonorarer, revisor, rådgivning og andre forberedende arbeider. Samlet utgiftsbehov i 2016 og 2017 frem til ordinær drift er uendret og er anslått til om lag 2 mill. kroner for Togvedlikehold AS og om lag 2,5 mill. kroner for henholdsvis Togmateriell AS og Reiseplan og billett AS. Det foreslås en videreføring i 2017 av Samferdselsdepartementets fullmakt til å utgiftsføre driftsutgiftene for interimsselskapene, men mot tilsvarende innsparing på Jernbanedirektoratets driftsbudsjett. Ettersom utgiftsbehovet til interimsselskapene fortsatt er usikkert, foreslås det ikke driftsbevillinger til enhetene. For å dekke driftsutgiftene i 2017 foreslås fullmakten for 2016 videreført. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at departementet får fullmakt til å utgiftsføre tilskudd til driftsutgifter for de tre interimsselskapene mot tilsvarende innsparing på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter, jf. forslag til romertallsvedtak.

5 Personalmessige forhold ved deling av Jernbaneverket

5.1 Prosess for overføring av ansatte fra Jernbaneverket til Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF

På bakgrunn av regjeringens beslutning om deling av ansvar og oppgaver mellom direktorat og foretak har Jernbaneverket fått ansvaret for prosessen med å overføre ansatte til Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF i samarbeid med ledelsen for disse virksomhetene. Prosessen gjennomføres ved at de ansatte som skal til Jernbanedirektoratet identifiseres først, og at de resterende tilsatte i Jernbaneverket overføres til Bane NOR SF gjennom en virksomhetsoverdragelse.

Det er i forbindelse med reformen utarbeidet en omstillingsavtale med berørte parter.

5.2 Bemanningssituasjonen – status

Jernbanedirektoratet overtar funksjoner og personell fra det som i dag er Jernbaneverket. Dette inkluderer strategisk utredningskompetanse og tilhørende utredningsaktiviteter og -prosjekter, Norsk Jernbaneskole, Norsk Jernbanemuseum, samt enkelte strategiske stillinger innenfor områdene sikkerhet og teknologi. Jernbanedirektoratet får også noen nye stillinger i forbindelse med nye funksjoner ut over det Jernbaneverket har ansvaret for i dag, herunder kjøps-

funksjonen. Noe personell overføres også fra Samferdselsdepartementet. Direktoratet vil være i størrelsesorden 160 stillinger. I tillegg overføres 22 stillinger fra Norsk Jernbanemuseum og 59 stillinger fra Norsk Jernbaneskole, som utgjør egne enheter i direktoratet. Funksjoner i Jernbaneverket som ikke flyttes til Jernbanedirektoratet overføres til Bane NOR SF. Foretaket vil bestå av om lag 3 900 ansatte pr 1. januar 2017.

5.3 Tjenestepensjonsordning og særaldersgrenser

De som er ansatt i Jernbaneverket på overførings-tidspunktet til Bane NOR SF vil opprettholde medlemskap i Statens pensjonskasse (SPK) som en lukket ordning og fortsette å tjene opp pensjonsrettigheter uten avbrudd og på samme vilkår som statstjenestemenn. Det vil etableres en ny pensjonsordning for ansatte fra og med 2018. De som ansettes i 2017 vil overføres til den nye pensjonsordningen fra 2018.

Arbeids- og sosialdepartementet har innvilget søknad om opprettholdelse av eksisterende særaldersgrenser for dagens ansatte i Jernbaneverket som er over 55 år og som overføres til Bane NOR SF.

6 Gjennomføring av strukturelle endringer

6.1 Bane NOR SF

Bane NOR SF ble formelt stiftet 5. februar 2016 med en foretakskapital på 100 000 kr. I januar 2017 overføres hoveddelen av Jernbaneverkets eiendeler og forpliktelser til foretaket, jf Lov om statsforetak §55. Enkelte eiendeler beholdes i staten v/ Jernbanedirektoratet, i hovedsak eiendeler som skal følge Jernbanemuseet og Jernbaneskolen.

Samtidig med delingen av eiendeler mellom direktorat og foretak, vil også de ansatte i de to nye organisasjonene formelt overføres fra Jernbaneverket.

Grunnlag for oppkapitalisert balanse

Foretakets balanse skal vise hva foretakets eiendeler og forpliktelser (gjeld) er verdt på overføringstidspunktet. Det vil være Samferdselsdepartementet som utarbeider og er ansvarlig for oppkapitalisert balanse på tidspunktet for tingsinnskuddet. Det er utarbeidet et forslag til foreløpig oppkapitalisert balanse.

Ved omdanningen må det foreligge en verddivurdering som dokumenterer at egenkapitalen er forsvarlig. Samferdselsdepartementet har i samråd med ekstern rådgiver gjennomført verddivurdering av eiendelene som skal overføres fra Jernbaneverket til foretaket. Verddivurderingene er gjort iht. i regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk.

Driftsmidler som overføres omfatter:

- Grunneiendommer
- Infrastruktur
- Bygninger
- Maskiner og transportmidler
- Driftsløsøre og IKT

Eiendelene i Jernbaneverket er spesialiserte og genererer i utgangspunktet ingen separat inntjening. For de fleste eiendelene eksisterer det heller ikke et fungerende annenhåndsmarked med referansepriser. De fleste eiendeler er derfor verddivurdert basert på en kostbasert tilnærming, noe som er vanlig ved verdsettelse av eiendeler i statsforetak der eierskapet er begrunnet i sektorpolitiske hensyn. Gjenanskaffelseskostnaden baseres på priser på gjenanskaffelsestidspunktet. Gjenanskaffelseskostnaden er deretter justert for slit, elde, evt annen verdiforringelse og teknisk utvikling.

Samferdselsdepartementet har sammen med ekstern rådgiver gjennomgått foreliggende grunnlagsmateriale og funnet at eiendelene og forpliktelsene kan oppføres i balansen med utgangspunkt i de angitte verdier.

Tallene som fremgår av forslag til oppkapitalisert balanse er foreløpige anslag med utgangspunkt i antatte verdier pr. omdanningspunktet og foreløpig verddivurdering. Før fastsettelse av den endelige balansen må det foretas en fullstendig regnskapsmessig avslutning og gjøres en oppdatert verddivurdering som også inkluderer avklaringer rundt balanseposter som ikke omfattes av leveringsforpliktelsen.

Innskudd i form av andre formuesposter enn penger kan ikke overføres til et høyere beløp enn det antas å kunne oppføres med i foretakets balanse. En bekreftelse fra revisor om at innskuddet ikke er verdsatt høyere, skal vedlegges protokollen. Det vises i denne sammenheng til statsforetakslovens § 14.

Egenkapital

I henhold til statsforetaksloven § 12 skal et statsforetak til enhver tid ha en egenkapital som er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av virk-

somheten i foretaket. Ved omdanning av deler av dagens Jernbaneverket overtar statsforetaket ansvar for virksomheten, herunder ansvaret for pensjonsforpliktelser mv i framtiden. Ved omdanningen forhøyes foretakskapitalen med et innskudd iht. statsforetaksloven § 14 som er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av virksomheten. Innskudd av eiendeler og forpliktelser vil alene ikke skape den nødvendige egenkapital, siden eiendelene i all hovedsak motsvares av en beregnet leveringsforpliktelse i balansen. Netto verdi av eiendelene overstiges av verdien av de samlede forpliktelsene. Det gjøres derfor et kontantinnskudd som både kompenserer for denne underdekningen og gir en tilstrekkelig foretakskapital. Kontantinnskuddet foreslås bevilget på kap. 1356 Bane NOR SF, ny post 73 kapitalinnskudd, med kr 6 416 MNOK. Bevilgningen dekkes inn ved tilsvarende reduksjon av kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer. Denne omdisponeringen er av teknisk karakter, og endrer ikke foretakets faktiske handlingsrom, aktivitetsnivå eller prioriteringer i 2017, siden samlet tilførsel av midler er uendret.

Samferdselsdepartementet vurderer at foretakskapitalen på 1 600 MNOK vil være tilstrekkelig på tidspunktet for gjennomføring av tingsinnskuddet og kontantinnskuddet i foretaket. Fore-

takskapitalen i foretaket vil øke ytterligere når eierskapet til ROM Eiendom formelt overføres i løpet av første halvår 2017.

Samferdselsdepartementet vil som eier til enhver tid vurdere foretakets egenkapital, for å følge opp kravet om forsvarlig egenkapital iht. statsforetaksloven. Som en konsekvens av at foretaket har sektorpolitiske målsettinger og ikke egen inntjening/resultat som formål, vil det ikke stilles krav til avkastning på egenkapitalen. Det vil derfor ikke bli tatt utbytte fra foretaket. Foretakets låneadgang er begrenset til driftskreditt fra staten. I Prop. 1 S (2016–2017) er det foreslått bevilget 150 mill. kroner på kap. 1356 Bane NOR SF, post 86 Driftskreditt. Driftskrediten er et kortsiktig lån med løpetid på inntil 12 måneder. Formålet med driftskrediten er å gi foretaket likviditet til å håndtere løpende utbetalinger. Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2016–2017).

Leveringsforpliktelse

Ved overføring av anleggsmidler fra staten til Bane NOR SF vil foretaket få betydelige balanseførte verdier knyttet til historisk infrastruktur.

Staten legger imidlertid klare føringer på anvendelsen av de anleggsmidler som overføres til Bane NOR SF gjennom tingsinnskuddet. Fore-

Tabell 6.1 Samferdselsdepartementets forslag til foreløpig oppkapitalisert balanse – alle tall i mill. kroner.

Eiendeler (mill kr)		Gjeld og egenkapital (mill kr)	
Anleggsmidler:		Foretakskapital	1 600
– Grunneiendom	30 605	Leveringsforpliktelse	134 078
– Infrastruktur	81 234	Pensjonsforpliktelse	2 181
– Bygninger	862	Øvrige forpliktelser	1 670
– Maskiner og transportmidler	412	Kortsiktig gjeld	3 877
– Anlegg under utførelse	21 720		
– Andre eiendeler	461		
Sum anleggsmidler	135 294		
Langsiktige fordringer	583		
Omløpsmidler			
– Kontantbeholdning (innskutt kapital)	6 416		
– Lager og forskuddsbetalinger	1 113		
Sum omløpsmidler	7 529		
Sum eiendeler	143 406	Sum egenkapital og gjeld	143 406

taket vedtekter slår klart fast at foretakets formål er jernbanevirksomhet. Eier vil forvente at motatte anleggsmidler forvaltes til det beste for samfunnet, og i samsvar med de retningslinjer som vil gi for foretaket i leveranseavtalene. Både løpende fremtidige vederlag fra staten og tingsinnskuddet skal anvendes for å møte denne forpliktelsen, og dette er tydeliggjort i balansen gjennom en leveringsforpliktelse som tilsvarer virkelig verdi av eiendelene som skytes inn. Ved fremtidige av/nedskrivninger av anleggsmidlene vil det gjøres en tilsvarende reduksjon (inntektsføring) av leveringsforpliktelsen. Dette innebærer en mest mulig ensartet regnskapsmessig håndtering av historiske anleggsmidler og nye anleggsmidler. Det er ikke definert en leveringsforpliktelse for grunneiendom som på overføringstidspunktet ikke er direkte nødvendig for jernbanedriften. Slik eiendom er i forslaget til oppkapitalisert balanse inkludert med en netto verdi på om lag 1 200 MNOK. Frem mot overføringstidspunktet arbeides det videre med avklaringer og detaljeringer rundt balanseposter som ikke omfattes av leveringsforpliktelsen.

Foretakets bedriftsøkonomiske resultat

Foretaket ventes å gå i tilnærmet bedriftsøkonomisk balanse. Resultatregnskapet, balansen og kontantstrømoppstillingen vil gi et uttrykk for den økonomiske stillingen til Bane NOR SF. Foretakets regnskap er ikke egnet til alene å utgjøre et informasjons- og beslutningsgrunnlag når nivået på bevilgninger til drift, vedlikehold, fornying og utbygging av jernbanen skal fastsettes framover. Politiske prioriteringer og mål om tilstandsnivået på jernbanen og utbygging av nye og eksisterende jernbanestrekninger vil fortsatt ligge til grunn, sammen med faglige analyser og andre relevante vurderinger.

Det bedriftsøkonomiske resultatet vil heller ikke alene være egnet til å vurdere hvor godt foretaket opererer. Det økonomiske resultatet må ses i sammenheng med de underliggende forhold, som vedlikeholdsetterlep, reduksjon i kapitalbinding, måloppnåelse ift sentrale resultatparametre m.v.

Forurensning og opprydding

Balansen omfatter ingen forpliktelser til dekning av forurensning og opprydding av grunn. Eventuelle forpliktelser som måtte avdekkes på et senere tidspunkt, og som skyldes jernbanesektorens tidligere virksomhet på området, vil bli dekket av Samferd-

selsdepartementet ved omdisponering innenfor departementets gjeldende budsjetttrammer.

Pensjonsforpliktelse

De ansatte som overføres til statsforetaket, vil få videreført sitt medlemskap i SPK som en lukket ordning. Lukningstidspunktet er 1. januar 2018. De som ansettes i 2017 vil overføres til den nye pensjonsordningen fra 2018. Beregning av pensjonsforpliktelsen er foretatt av SPK. Siden endelig fordeling av ansatte mellom direktoratet og foretaket ennå ikke er foretatt, vil det måtte foretas en ny beregning på tidspunktet for overføringen. Eventuelle endringer i estimert pensjonsforpliktelse må innarbeides i den endelige balansen.

6.2 NSB

NSB AS har høsten 2016 opprettet to nye datterselskaper innenfor hhv rullende materiell og reiseplanlegging/billettering. Disse to selskapene vil, sammen med de eksisterende datterselskapene ROM Eiendom AS og Mantena AS, overføres til allerede opprettede mottagende selskaper innen de respektive områder. Overføringen av formell og reell råderett over selskapene vil søkes gjennomført tidlig i 2017.

Overføringen av eierskapet til ROM Eiendom fra NSB AS til Bane NOR SF innebærer at staten på transaksjonstidspunktet midlertidig får en betydelig direkte eierandel i et datterselskap under Bane NOR SF. Denne eierandelen (aksjene) overføres umiddelbart fra staten til Bane NOR SF som økt foretakskapital. Det foreslås derfor en utgiftsbevilgning på kap. 1356 Bane NOR SF, post 96 Foretakskapital og en tilsvarende inntektsbevilgning på kap. 4356 Bane NOR SF, post 96 Netto inntekter ved utskillelse av ROM Eiendom fra NSB AS. Samferdselsdepartementet vil utarbeide grunnlaget for posteringer i kapitalregnskapet, og vil overfor Finansdepartementet bekrefte den endelige fordeling av verdier for de statlig eide selskapene som omfattes av restruktureringen. Bevilgningen er oppført med antatt virkelig verdi av ROM Eiendom AS på utfisjeringstidspunktet, 3 500 MNOK.

7 Budsjettmessige konsekvenser

Innskudd av eiendeler og forpliktelser vil alene ikke skape tilstrekkelig foretakskapital, ettersom eiendelene i all hovedsak motsvares av en beregnet leveringsforpliktelse i balansen. Netto verdi av

eiendelene overstiges av verdien av de samlede forpliktelsene. Det foreslås derfor bevilget et kontantinnskudd som både kompenserer for denne underdekningen og gir en tilstrekkelig foretakskapital. På denne bakgrunn foreslås en omdisponering av deler av opprinnelig foreslått bevilgning på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73, Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, til kap. 1356 Bane NOR SF, post 73 Kapitalinnskudd (ny). Omleggingen medfører ingen endring av foretakets reelle handlingsrom, aktivitetsnivå eller prioriteringer for 2017 slik disse er beskrevet i opprinnelig budsjettforelegg for kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer. Foretaket vil benytte den likviditet som tilføres gjennom kapitalinnskuddet til bygging av avtalte infrastrukturprosjekter, og kostnadene til dette vil regnskapsmessig sammenstilles med en tilhørende fremtidig inntekt fra staten. Dette innebærer at foretakskapitalen opprettholdes over tid såfremt utbygging skjer som forutsatt i avtale med staten.

Overføringen av eierskapet til ROM Eiendom fra NSB AS til Bane NOR SF innebærer at staten får en midlertidig eierandel i et datterselskap til Bane NOR SF. Denne eierandelen skytes deretter tilbake i Bane NOR SF som økt foretakskapital. Det foreslås derfor en utgiftsbevilgning på kap. 1356 Bane NOR SF, post 96 Foretakskapital, og en tilsvarende inntektsbevilgning på kap. 4356 Bane NOR SF, post 96 Netto inntekter ved utskillelse av ROM Eiendom AS fra NSB AS (ny).

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endring av Prop. 1 S (2016–2017) Statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet (tingsinnskudd i Bane NOR SF og andre saker i forbindelse med jernbanereformen).

Vi **HARALD**, Norges konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om endring av Prop. 1 S (2016–2017) Statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet (tingsinnskudd i Bane NOR SF og andre saker i forbindelse med jernbanereformen) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om endring av Prop. 1 S (2016–2017) Statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet (tingsinnskudd i Bane NOR SF og andre saker i forbindelse med jernbanereformen)

I

I statsbudsjettet for 2017 blir bevilget under følgende kapitler:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	2 347 300 000
		mot tidligere foreslått kr 8 763 300 000	
1356		Bane NOR SF	
(NY)	73	Kapitalinnskudd	6 416 000 000
(NY)	96	Foretakskapital	3 500 000 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4356		Bane NOR SF	
(NY)	96	Netto inntekter ved utskillelse av ROM Eiendom fra NSB AS	3 500 000 000

II

Fullmakt til å aktivere tilskudd til foretakskapital til Bane NOR SF i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at tilskudd til foretakskapital til Bane NOR SF aktiveres i statens kapitalregnskap.

III

Fullmakt til å regnskapsføre utgifter:

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan utgiftsføre uten bevilgning:

- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for vedlikeholdsselskap jernbane under kap. 1357 Togvedlikeholdsselskap, post 70 Tilskudd til drift,

- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for materiellselskap jernbane under kap. 1358 Togmateriellselskap jernbane, post 70 Tilskudd til drift,
 - tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for salgs- og billetteringsselskap under kap. 1359 Salgs- og billetteringsselskap, post 70 Tilskudd til drift,
- mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i 2017 under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter.

IV

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket, unntatt den delen som skal videreføres av Jernbanedirektoratet, omdannes til statsforetaket Bane NOR SF, ved at eiendeler, rettigheter og forpliktelser overføres til foretaket som tingsinnskudd i forbindelse med oppkapitalisering av Bane NOR SF.
2. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig fordeling av bevilgningene til kjøp av infrastrukturtenester – investeringer og kapitalinnskudd på kap. 1352, post 73 og kap. 1356, post 73. Den endelige fordelingen og foretaks kapitalen fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
3. Kongen i statsråd gis fullmakt til å utgiftsføre og inntektsføre i statsregnskapet for 2017 endelige beløp på kap. 1356, post 96 og kap. 4356, post 96 knyttet til overføringen av ROM Eiendom AS fra NSB AS til Bane NOR SF.
