

Omgjøring av AKT FKF til et aksjeselskap

En utredning av muligheter og utfordringer

OSLO 17.1.2025



Tittel: Utredning

Type dokument: Rapport

Eier/virksomhet: Rådsområdet samferdsel i Akershus fylkeskommune

Forfatter: Rådsområdet samferdsel i Akershus fylkeskommune

Vedtatt av:

Dato vedtatt: [Dato]

Saksnummer: [nnnn/nn]

Fotograf: AKT

Innhold

1 Bakgrunn	4
1.1 Om AKT	5
1.2 Kort om selskapsformen aksjeselskap	6
1.3 Prinsipper bak vurderinger som er gjort	6
2 Selskapets rolle og fullmakter	7
2.1 Roller	7
2.1.1 Vurderinger	7
2.1.2 Anbefalinger	7
2.2 Fullmakter	8
3 Selskapets hovedformål og ansvarsområde	8
3.1 Hovedformål	8
3.2 Ansvarsområder	9
3.2.1 Dagens oppgaver som håndteres av AKT	9
3.2.2 Fremtidige arbeidsoppgaver	10
4 Omfanget av aktiviteter innenfor dagens formål	13
5 Grensesnitt mot andre aktører	14
5.1 Grensesnitt mot fylkeskommunens administrasjon	14
5.1.1 Samferdsel	14
5.1.2 Fylkeskommunen utenom samferdsel	15
5.1.3 Anbefaling	15
5.2 Grensesnitt mot politisk ledelse	15
6 Forretningsplan	16
6.1 Oppsummering av de to forslagene	16
6.1.1 Forslag 1. Dagens oppgaver – med økt ansvar for bussanlegg	16
6.1.2 Forslag 2: Reduksjon av dagens oppgaver	17
7 Vedtekter og styringsdokumenter	19
8 Formell overføring til aksjeselskap	20

9 Vurdering av utbyttestrategi.....	21
10 Videre kjøp av tjenester fra fylkeskommunen.....	21
11 Vurdering av om det skal åpnes for andre eiere	22
12 Forholdet til Vaterland Bussterminaler AS	23
13 Juridiske vurderinger av momskompensasjon og statsstøtteregelverk	24
14 Oppsummering	24

1 Bakgrunn

Fylkesrådet bestilte i arbeidsmøte den 27.6.2024 en utredning av hvordan Akershus kollektivterminaler FKF (AKT) kan omgjøres til et aksjeselskap.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe bestående av tre representanter fra rådsområde samferdsel, som har ledet og hatt sekretæransvaret for arbeidet; én representant fra fylkesrådsleders kontor, ved koordinering og strategisk støtte; én fra rådsområde finans og organisasjon, ved virksomhetsstyring og én fra AKT. I tillegg til de faste medlemmene har arbeidsgruppen hatt tilgang til nødvendige fagmiljø i fylkeskommunen, samt fylkesadvokaten gjennom skriftlige bestillinger.

Arbeidsgruppens arbeid er forankret i et mandat fra fylkesråd for samferdsel. I mandatet er det satt opp følgende 11 punkter som skulle utredes samt gis en anbefaling knyttet til:

1. Selskapets rolle og fullmakter
2. Selskapets hovedformål og ansvarsområde
3. Om omfanget av aktiviteter innenfor dagens formål skal endres
4. Grensesnitt mot andre aktører innen samferdsel og fylkeskommunen, og politisk ledelse
5. Utkast til forretningsplan med informasjon om strategiske målsettingene for selskapet og beskrive selskapets drift og driftsmodell for å underbygge lønnsomhet for selskapet og effektivitet i tjenesteproduksjonen.
6. Utarbeide forslag til vedtekter og eventuelle andre styringsdokumenter
7. Hvordan virksomheten formelt skal overføres fra fylkeskommunen til et AS (finansieringsmodell) som nivå på aksjekapital, fastsettelse av prinsipper for verdsettelse av eiendeler og gjeld som må overføres skal håndteres.
8. Vurdering av utbyttestrategi
9. Videre kjøp av tjenester fra fylkeskommunen
10. Vurdering av om selskapet skal være heleiet av fylkeskommunen eller om det skal åpnes for andre eiere
11. Vurdere forholdet til Vaterland AS og eventuelle endringer

Arbeidsgruppen har lagt til et tolvte punkt om juridiske vurderinger av momskompensasjon og statsstøtteregelverk.

Arbeidsgruppa har gjennomført ukentlige møter siden oppstarten. I kartleggingsfasen har det vært gjennomført samtaler med interne og eksterne aktører for å få oversikt over grenseflater mot AKT. Samtalene har vært med:

- Rådsområde samferdsel ved avdeling for drift og vedlikehold og avdeling for plan og utbygging
- Rådsområde finans og organisasjon ved avdelingene for økonomi og eiendom
- Ruter AS

Det har vært behov for vurderinger knyttet til økonomiske og juridiske forhold, knyttet blant annet til skatteplikt, moms og statsstøtteregulering. Det er levert en skriftlig bestilling til fylkesadvokaten den 27.11 for å blant annet belyse relevante spørsmål knyttet til disse forhold. Av ulike årsaker har det ikke vært mulig for fylkesadvokaten å levere en fullstendig vurdering av disse forholdene innen fristen som var 13.12. Disse vurderingene må derfor ettersendes.

1.1 Om AKT

Akershus kollektivterminaler FKF er det eneste fylkeskommunale foretaket i Akershus fylkeskommune. Foretaket har i dag 53 ansatte fordelt på 42,3 årsverk. 22 jobber med Oslo bussterminal, 18 i driftsavdelingen og de resterende med prosjekter og oppgaver innenfor administrasjon og ledelse.

Foretakets vedtektsfestede formål er følgende:

«Foretakets formål er å forvalte og sørge for en tilfredsstillende drift av fylkeskommunens kollektivterminaler, bussanlegg, holdeplasser, sjåførfasiliteter og innfartsparkeringsplasser som ligger i Akershus. Foretaket skal, når det er hensiktsmessig, bidra i planlegging av nye kollektivterminaler.»

Foretaket har ansvaret for følgende drifts- og forvaltingsoppgaver:

- 51 bussterminaler i «gamle» Akershus
- Oslo bussterminal
- 4 fergekaier (Aker Brygge, Fornebu, Lysaker og Nesoddtangen)
- 3500 bussholdeplasser ved fylkesvei
- 3 innfartsparkeringer (Olavsgaard, Aurskog og Vormsund)
- 2 sykkelhoteller (Lørenskog og Nesoddtangen)
- 2 bussanlegg (Leiraveien og Kjul)
- 44 sjåførfasiliteter
- bolig for båtmannskap på Nesoddtangen

I tillegg utfører foretaket i dag investeringsoppgaver i form av større vedlikehold på bussanleggene og på den kollektive infrastrukturen. Dette er finansiert henholdsvis med fond og kostnadsdekkende leie for bussanleggene og med belønningsmidler for det resterende.

Ansaret for Oslo bussterminal gjøres etter avtale med Vaterland Bussterminal AS, som er eid av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Vaterland Bussterminal AS har ingen ansatte og har AKT som foretingsfører.

1.2 Kort om selskapsformen aksjeselskap

EY leverte høsten 2023 en rapport om mulige organisasjonsmodeller for AKT. I rapporten er en organisering som aksjeselskap omtalt som formålstjenlig for oppgaver knyttet til kommersiell virksomhet. Et aksjeselskap vil kunne oppnå økt økonomisk fleksibilitet og større effektivitet i tjenesteproduksjonen. De kan være mer handlekraftige i uforutsette situasjoner som krever investeringer eller initiativer som ikke kommer frem av vedtatte budsjetter fra fylkeskommunen.

Ulemper med et aksjeselskap er beskrevet som mindre grad av politisk og administrativ kontroll med selskapet blant annet knyttet til koordinering mot de overordnede målene for fylkeskommunen.

Et aksjeselskap er også omfattet av andre lover og regler enn ett fylkeskommunalt foretak. De er blant annet ikke berettiget til momskompensasjon, men har fradragsrett og et AS er allment skattepliktig. Hvordan dette vil slå ut for AKT AS er uvisst. Det er bestilt juridiske vurderinger av dette.

1.3 Prinsipper bak vurderinger som er gjort

Arbeidsgruppa har lagt til grunn følgende hensyn for de anbefalinger som er gjort:

- Organisere oppgavene innenfor samferdsel på en ressursbesparende, effektiv og hensiktsmessig måte etter at ordningen med sams veiadministrasjon opphørte
- Utnytte de kommersielle mulighetene AKT kan ha som et AS
- Redusere/minimere behovet for tilskudd fra fylkeskommunen

I AKT sitt forslag til alternativ for hovedformål og oppgavefordeling har de også vektlagt dette kulepunktet.

- Bidrag til bærekraftige og markedstilpassede løsninger for å styrke kollektivtransportens posisjon i regionen.

Knyttet til utredningspunkt 2 og 3 om ansvarsområder og oppgaver er det i tillegg lagt til grunn følgende premisser for anbefalingen:

- klart og tydelig grensesnitt mot andre avdelinger og rådsområder i fylkeskommunen
- rendyrke kompetansemiljøene for å effektivisere oppgaveløsning og øke kompetanse

- økonomiske hensyn

Arbeidsgruppen har jobbet med en målsetting om enighet, men det ble underveis klart at dette ikke var oppnåelig. Dissens og alternative muligheter er beskrevet på de punkter der det er aktuelt.

2 Selskapets rolle og fullmakter

2.1 Roller

AKT har ansvar for drift og forvaltning av mye av infrastrukturen som benyttes til kollektivtransport i Akershus. De forvalter flere knutepunkter som er viktige for god by- og tettstedsutvikling. Ruter AS er og skal være det primære og samlende kontaktpunktet for kollektivreisende i Oslo og Akershus. AKT skal levere tjenester som bidrar til fylkeskommunens mål for kollektivtransporten.

2.1.1 Vurderinger

De reisende bør møte et enhetlig kollektivsystem som sikrer konsistens i kommunikasjon og ansvarsfordeling. Ruter er ansvarlig for den helhetlige kommunikasjonen om kollektivtilbudet, selv om ulike deler av reisekjeden utføres av ulike selskaper.

AKT kan formidle informasjon om sine prosjekter og ansvarsområder. Dette inkluderer informasjon som fremmer infrastrukturens bruk og tilgjengelighet, uten at dette skaper uklarhet i forholdet til Ruter AS sin rolle. AKT kan også markedsføre Oslo bussterminal på vegne av Vaterland bussterminal AS.

Det er viktig at rollen som fylkeskommunens ansikt utad skal høre til fylkeskommunens organer. AS-et skal forholde seg til fylkeskommunens strukturer for eierstyring og oppdrag.

Roller som planlegger og kontaktpunkt for andre myndigheter og utbyggere må ses i et samfunnsperspektiv som ivaretas av fylkeskommunen selv. Fylkeskommunen skal sørge for innspill og bidrag fra AKT der det er hensiktsmessig. Det er risiko for å komme i interessekonflikt og uklarhet om roller utad dersom både AKT og fylkeskommunen opptrer som selvstendige aktører i ulike prosesser og samarbeid.

2.1.2 anbefalinger

AKT som AS vil være en leverandør av tjenester til fylkeskommunen og til eventuelt andre juridiske personer på sikt. Markedsføring og kommunikasjon mot de reisende overlates til Ruter AS. Fylkeskommunens organer representerer fylkeskommunen utad. AKT skal

kunne kommunisere om egne byggeprosjekter og initiativer, særlig innen infrastrukturutvikling som har regional eller nasjonal betydning. AKT kan markedsføre Oslo bussterminal i henhold til avtaler med Vaterland bussterminal AS.

AKT er ikke enige i forslaget til vurderinger og anbefaling og ønsker seg økt mulighet til å profilere egne prosjekter og ansvarsområder.

2.2 Fullmakter

Selskapets fullmakter følger av aksjeloven, vedtektene, styringsdokumenter, eierdialog og leveranseavtale. Det anbefales å ta inn i vedtekter eller annet relevant styringsdokument at politiske og prinsipielle spørsmål alltid skal løftes til eier.

3 Selskapets hovedformål og ansvarsområde

Arbeidet med å søke enighet knyttet til selskapets hovedformål og ansvarsområder har tatt mye tid og fokus i arbeidsgruppen. Vi har ikke greid å enes om ett forslag, derfor presenteres det her flere mulige løsninger. Arbeidsgruppen har valgt å behandle nåværende og fremtidige arbeidsoppgaver under dette punktet, da det er tett knyttet til ansvarsområder.

3.1 Hovedformål

Arbeidsgruppa leverer to forslag til hovedformål. Alternativ A støttes av flertallet i arbeidsgruppa og alternativ B er AKT sitt innspill.

Alternativ A: Selskapets formål er å forvalte og sørge for en tilfredsstillende drift av infrastruktur for kollektivtrafikk i Akershus. Selskapet skal stå for kunderettet drift av bussterminaler og holdeplasser, drift av fergeanlegg, sykkelhoteller, sjåførfasiliteter og bussanlegg. Selskapet skal utvikle kommersielle muligheter knyttet til kjernevirksomheten og kan drive annen tilknyttet virksomhet etter godkjennelse fra eier. Selskapet skal bidra til at Akershus fylkeskommune når sine politiske mål for samferdselspolitikken. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal drives på en måte som minimerer behov for tilskudd fra eier. Selskapet skal ikke dele ut utbytte.

Alternativ B: Selskapets formål er å eie, forvalte, utvikle og drifte kollektivtransportinfrastruktur og anlegg, med fokus på å fremme et effektiv og bærekraftig, helhetlig og markedstilpasset kollektivløsninger og andre mobilitetsløsninger i Akershus, inkludert Oslo bussterminal og Aker brygge ferjekai. Selskapet skal tilrettelegge for nasjonale og internasjonale langdistanseruter for buss. Selskapet skal også drive forretningsmessig virksomhet som er relatert til eller støtter kjernevirksomheten, herunder utleie av fast eiendom og salg av reklameplass. Selskapet

skal bidra i arbeidet for Akershus fylkeskommunes mål for samferdsel. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal drives på en måte som reduserer behov for tilskudd fra eier. Selskapet skal ikke dele ut utbytte.

Alternativene beskriver ulike ansvarsområder AKT som AS skal ha. Hovedformålet kan justeres/suppleres i forslag til vedtekter på et senere tidspunkt. Nærmere omtale av vedtekter står i kapittel 7.

3.2 Ansvarsområder

3.2.1 Dagens oppgaver som håndteres av AKT

1. 51 bussterminaler, alle bussterminaler i «gamle Akershus» (fylkesgrensen fra 2019) unntatt Eltonåsen

Driftsoppgavene er **kunderettet drift**, det vil si renhold, vedlikehold, søppeltømming, fjerning av graffiti, reparasjon av skader, etablering og vedlikehold av kundeinformasjon (rutetabeller, linjekart, sanntidsinformasjon), feiing og i noen tilfeller også vegetasjon og etablering og vedlikehold av sykkelparkering. **Teknisk drift**, asfaltering, vinterdrift og snørydding av de største terminalene, ikke gateterminaler. AKT utfører også investeringsoppgaver og mindre oppgraderinger/ombygginger. Drift og forvaltning av bygningsmasse på terminaler med terminalbygg. Drift av overvåkningskameraer på åtte terminaler. På vegne av Vaterland Bussterminal AS drifter foretaket også Oslo Bussterminal, dette omfatter også kundeservice, avtaleforvaltning mot operatører og eiendomsforvaltning og -utvikling.

2. Fire fergekaier: Aker brygge, Fornebu, Lysaker og Nesoddtangen

Feiing, kunderettet drift og drift av overvåkningsutstyr ved alle. Drift og forvaltning av bygningsmasse på Aker brygge og Nesoddtangen. Vinterdrift på Lysaker og Nesoddtangen. AKT utfører også investeringsoppgaver og mindre oppgraderinger/ombygginger. Andre fergekaier driftes av grunneier.

3. Ca. 3500 bussholdeplasser ved fylkesvei

Ca. 1000 av disse med leskur og 2500 uten leskur. Kunderettet drift ved alle, herunder ansvaret for alt over bakken og manuell vinterdrift og feiing. Fylkeskommunen har ansvaret for teknisk drift av asfalt og kantstein og maskinell snørydding og feiing.

Bussholdeplasser langs riksvei og kommunal vei og langs fylkesvei i «nye Akershus» (Hurum, Røyken, Jevnaker, Lunner og Rømskog) driftes av veieier.

4. Tre innfartsparkeringer: Aurskog, Olavsgaard og Vormsund

Vinterdrift, feiing, teknisk oppmerking og asfaltering. AKT utfører også investeringsoppgaver og mindre oppgraderinger/ombygginger. Øvrige innfartsparkeringer

driftes av etaten med ansvaret for tilknyttet terminal/holdeplass/stasjon (fylkeskommunen selv, Statens Vegvesen, Bane Nor eller Sporveien).

5. To sykkelhoteller: Lørenskog og Nesoddtangen

På Nesoddtangen overvåkning, teknisk vedlikehold og kunderettet drift. På Lørenskog drift av overvåkningssystem. Andre sykkelhoteller driftes av eier av stasjon/terminal.

6. To bussanlegg: Kjøl og Leiraveien

Teknisk vedlikehold, gårdeieransvar, forvaltning og utvikling av eiendommene. AKT utfører også investeringsoppgaver og mindre oppgraderinger/ombygginger. Andre bussanlegg driftes og forvaltes av private eiere og av Bussanlegg AS (datterselskap av Sporveien AS).

7. 44 sjåførfasiliteter

Sjåførfasiliteter er pauserom og toaletter for bussjåfører. Driftsoppgavene er renhold og teknisk vedlikehold. Noen sjåførfasiliteter leies og driftes av Bussanlegg AS, Bane Nor og enkelte private eiere. For de fylkeskommunale sjåførfasilitetene er fylkeskommunen grunneier. Leieavtaler med andre eiere inngås av AKT i samarbeid med Ruter AS.

8. Én bolig for båtmannskap på Nesoddtangen

Leies ut til båtoperatør. Eiendomsforvaltning og teknisk vedlikehold.

9. Ett lager/driftssentral på Lillestrøm

Leid lokale. Lagerhold og logistikk.

3.2.2 Fremtidige arbeidsoppgaver

Ansvarsområder det er enighet om

Arbeidsgruppa er enige om å anbefale videreføring til AKT som AS av kunderettet drift av bussterminaler, eiendomsforvaltning og drift av Oslo bussterminal, drift av fergeanlegg og kunderettet drift på disse, samt kunderettet drift av bussholdeplasser. For å forenkle et uklart grensesnitt foreslås det at manuell snørydding av leskur overtas av veieier. Videre er det enighet om at AKT som AS fortsatt skal ha ansvaret for drift av betalingsløsninger ved innfartsparkeringer (i dag kun ved Olavsgaard), av sykkelhoteller og av sjåførfasiliteter. Det er enighet om at AKTs geografiske ansvarsområde utvides til å gjelde hele Akershus. Det er også enighet om at AKT som AS får et utvidet ansvar for å utvikle kommersielle muligheter, beskrevet nærmere i forretningsplan som skal godkjennes av eier. Markedsføring rettet mot reisende av det lokale og regionale busstilbudet beholdes av Ruter AS.

Alternative løsninger – teknisk drift

Det er ikke enighet i arbeidsgruppa om ansvaret for teknisk, maskinell drift over bakken av terminaler og bussholdeplasser.

Alternativene markert «alt. A» under innebærer å overføre ansvaret for teknisk drift av terminaler, kaier og innfartsparkeringer til fylkeskommunen. Her legges det vekt på behovet for å se kollektiv infrastruktur i sammenheng med øvrig veinett. Dette bidrar til å unngå dobbeltarbeid i driftsoppgaver, ved at ulike aktører utfører til dels overlappende arbeid, eller at samme driftsoperatør utfører oppgaver på kontrakt for både veieier og AKT. Videre unngår man å bygge opp mer enn ett kompetansemiljø på de ulike oppgavene. Dette innebærer en rendyrking av AKT som driftsselskap, med ansvar for manuelle arbeidsoppgaver og kunderettet drift, som beskrevet over. På kort sikt vil dette utgjøre en reduksjon av aktiviteter sammenliknet med dagens modell.

Alternativene markert «alt. B» innebærer å videreføre den tekniske driften av terminaler, kaier og innfartsparkeringer i AKT som AS. I dette alternativet legges det vekt på at AKT allerede har dette ansvaret og har opparbeidet seg kompetanse på drift av kollektiv infrastruktur. I dette alternativet legges det vekt på å se helhetlig på oppgaver knyttet til kollektiv infrastruktur. Maskinelle driftsoppgaver av de fleste bussterminaler krever andre maskiner enn de som brukes på øvrig veinett. Ved å overføre dagens oppgaver slik de er, reduseres økonomisk og juridisk usikkerhet knyttet til selve overføringen.

Alternative løsninger – bussanlegg

Det er ikke enighet i arbeidsgruppa om hvor stort ansvar AKT skal ha knyttet til bussanlegg. Det er enighet om at AKT skal utføre driftsoppgaver på de fylkeskommunale bussanleggene, som i dag. Det er også enighet om at investeringer i nye bussanlegg er en oppgave som trenger en langsiktig løsning. Eierskapet er i dag delt mellom private eiere, fylkeskommunen og Oslo kommune. Det er ikke enighet om dette er et tema som skal løses i denne utredningen, eller om det er behov for nærmere administrative utredninger og politiske signaler.

Alternativene er under gitt bokstav C, D og E for å unngå sammenblanding med vurderingene knyttet til teknisk drift (alt. A og B).

I alternativ C overføres ansvaret for investeringsoppgaver til fylkeskommunen, mens AKT beholder driftsansvaret. I dette alternativet legges det vekt på at fylkeskommunen allerede har et eiendomsmiljø med ansvar for en stor eiendomsmasse, og at ulike typer eiendom bør ses i sammenheng. Det bør unngås å opparbeide parallelle kompetansemiljøer på eiendomsforvaltning. Alternativet innebærer at fylkeskommunen som eier av anleggene også har ansvaret for å planlegge og bestille investeringsoppgaver.

Oppgavene kan utføres av AKT, avhengig av omfang. Organisering av investeringer i framtidige anlegg bør utredes nærmere, i dialog med blant annet Oslo kommune for å avklare mulighetene for et felles infrastrukturselskap.

I alternativ D beholdes dagens ansvarsområder. Fylkeskommunen står som eier av bussanleggene, men AKT har et helhetlig forvaltningsansvar, som inkluderer å planlegge og utføre investeringsoppgaver. Her legges det vekt på at AKT har dette ansvaret i dag, og at bussanlegg skiller seg fra andre typer eiendom fylkeskommunen eier. Det må ved dette alternativet utredes videre hvilke juridiske og økonomiske tilpasninger som eventuelt må gjøres hvis et AS har ansvaret for å investere på fylkeskommunal eiendom.

I alternativ E overføres eiendomsretten til bussanleggene Kjøl og Leiraveien til AKT. Dette innebærer at AKT som AS både har rolle som eier, forvalter og drifter av infrastruktur. Dette gir mulighet til å styrke AKT AS sin egenkapital og øke investeringskapasiteten i kollektivtransportinfrastruktur. Eiendomsrett til fylkeskommunens bussanlegg kan gi AKT som AS et utgangspunkt for å lånefinansiere framtidige investeringer og sikre at fylkeskommunen har kontroll over infrastrukturen. AKT viser til kompetanse innen eiendomsforvaltning og investeringer relatert til kollektivtransport, noe som gjør selskapet godt posisjonert til å videreutvikle og forvalte bussanleggene i tråd med regionale og nasjonale målsettinger for mobilitet. Det gjenstår noe utredning knyttet til hvordan en slik eiendomsoverføring kan gjøres i praksis, blant annet knyttet til skatt og avgift.

Arbeidsgruppen foreslår følgende ansvarsområder for AKT AS:

1. Kunderettet drift på bussterminaler i Akershus, overtakelse av ansvar i «nye Akershus».

Alt. A: Teknisk drift overføres til fylkeskommunen.
Alt. B: Ansvaret for teknisk drift beholdes av AKT.
2. Eiendomsforvaltning og drift av bygningsmasse i bussterminaler.
3. Kunderettet drift av fergekaiene Aker Brygge, Nesoddtangen, Fornebu og Lysaker, og teknisk drift av fergeanlegg på samme lokasjoner.

Alt. A: Ansvaret for teknisk drift av vei og parkeringsplass overføres til veieier.
Alt. B: Ansvaret for teknisk drift i og rundt område fergekaiene og fergeanlegg beholdes av AKT.
4. Kunderettet drift og teknisk drifter over bakken av alle bussholdeplasser ved fylkesvei i Akershus, overtakelse av ansvar i «nye Akershus». Manuell snørydding av leskur overføres til fylkeskommunen.

5. Kunderettet drift og drift av betalingsløsninger ved innfartsparkeringer. I begge alternativer beholder AKT ansvaret for drift av betalingsløsninger.

Alt. A: Ansvaret for teknisk drift ved Olavsgaard, Aurskog og Vormsund overføres til fylkeskommunen.

Alt. B: Ansvaret for kunderettet og teknisk drift ved Olavsgaard, Aurskog og Vormsund beholdes av AKT.

6. Kunderettet og tekniskdrift av fylkeskommunens sykkelhoteller.

7. Forvaltningsansvar for bussanleggene Kjøl og Leiraveien.

Alt. C: Investeringsoppgaver overføres til fylkeskommunen.

Alt. D: Det utredes hvilke tilpasninger som må gjøres for at AKT som AS kan beholde investeringsoppgaver.

Alt. E: Eiendomsretten til Kjøl og Leiraveien bussanlegg overdras til AKT.

8. Drift av sjåførfasiliteter.

9. Utvikling av kommersielle muligheter.

4 Omfanget av aktiviteter innenfor dagens formål

Beslutninger om det skal gjøres endringer i omfang av aktiviteter innenfor dagens formål henger sammen med beskrivelser av dagens oppgaver (kapittel 3.2.1), grensesnitt mot andre aktører (kapittel 5) i fylkeskommunen og fremtidig forretningsplan og driftsmodell (kapittel 6). Endelige juridiske vurderinger av problemstillingene i dette punktet forelår ikke på tidspunktet for overlevering av rapporten, og må ettersendes. Under følger noen foreløpige vurderinger.

Forskrift til skatteloven gir føringer om omdanning av fylkeskommunal virksomhet til aksjeselskap. Som hovedregel skal «aktivitet, driftsmidler og forpliktelser i den virksomhet som omdannes, i det vesentlige overføres til aksjeselskapet». Unntak fra dette blir ikke nærmere spesifisert her, men utredes nærmere av fylkesadvokaten. Forskriften regulerer bare selve omdanningstidspunktet, ikke eventuelle endringer i forkant eller etterkant av stiftelsen av aksjeselskapet.

Ved endringer i ansvarsområder vil også regler om virksomhetsoverdragelse kunne tre inn. Det legges ikke opp til at noen ansatte skal bli overtallige som følge av omdanning til AS. Flyttes oppgaver til fylkeskommunen vil de ansatte ha rett til å bli med oppgavene til ny organisering. Ansatte i AKT som var med fra Viken er dekket av arbeidsgarantien på lik linje med andre ansatte i fylkeskommune.

5 Grensesnitt mot andre aktører

AKT har i dag som følge av oppgaveporteføljen beskrevet i kapittel 3.2.1 grensesnitt mot andre aktører i fylkeskommunen og til dels mot politisk ledelse. Arbeidsgruppen har gjennomført samtaler med berørte fagmiljø for å kartlegge hvor det er grensesnitt og hvor det eventuelt er utydelige grenser som bør endres.

5.1 Grensesnitt mot fylkeskommunens administrasjon

AKT har i dag grensesnitt mot rådsområde samferdsels avdelinger for drift og vedlikehold og plan og utbygging. Det er videre grensesnitt mot to avdelinger på rådsområde for finans og organisasjon, eiendom og økonomi. Drøftelsen under vil hovedsakelig omhandle områder med behov for tydeliggjøring av grensesnittet.

5.1.1 Samferdsel

Grensesnitt mot drift og vedlikehold er hovedsakelig knyttet til holdeplasser, innfartsparkeringer og terminaler. Grensesnitt og oppgavefordeling er beskrevet i et notat fra januar 2017, der Statens vegvesen var part. I 2017 ble det også laget et utkast til avtale mellom Statens vegvesen og AKT. Denne er aldri blitt underskrevet, men har likevel vært fulgt i praksis. Vegvesenets oppgaver på fylkesveier ble overført til fylkeskommunen i forbindelse med overføring av fylkesveiadministrasjon til fylkeskommunene i 2020.

Grensesnitt som i dag beskrives som problematisk er knyttet til drift av holdeplasser, der det er tre aktører som har en rolle (AFK, AKT og Ruter). En uklarhet er knyttet til snørydding som kan avklares med en tydeligere ansvarsfordeling, som foreslått i pkt. 3.2.2. Det er videre usikkerhet rundt råderetten over lehusene på holdeplasser, herunder standard, type og plassering.

Avdeling plan og utbygging har grensesnitt mot AKT når det utføres større vedlikeholdsoppgaver og investeringer på den kollektive infrastrukturen som AKT drifter. Seksjon for samferdselsplaner forvalter innspill og interesser knyttet til den kollektive infrastrukturen. Grensesnittet beskrives som utfordrende når det gjelder roller og ansvar for planlegging og regulering av tiltak på holdeplasser og terminaler, og knyttet til kontakt med innbyggere og naboer. Det er også noen uklarheter rundt hvem som setter premissene for ønsket standard på holdeplasser og terminaler, og med det hvordan investeringsmidler prioriteres mellom tiltak og muligheten for samordning av tiltak.

5.1.2 Fylkeskommunen utenom samferdsel

AKTs grensesnitt mot økonomiavdelingen er knyttet til tjenstavatalen regnskap og lønnstjenester, oppfølging av budsjett, drift og investeringsmidler, samt viderefakturering av kostnadsdekkende leie for sjåførfasilitetene og bussanleggene. Det brukes i dag betydelige administrative ressurser på oppfølging av foretakets økonomi, særlig leieavtaler. I et AS vil oppfølging av økonomi være nærmere knyttet til oppfølging av fylkeskommunale tilskudd og mindre knyttet til regnskap. I arbeidsgruppens anbefaling på punkt 9 om fremtidige tjenstekjøp anbefales det at kjøp av regnskap- og lønnstjenester fra fylkeskommunen opphører.

AKT har grensesnitt mot eiendomsavdelingen når det gjelder oppføring av nye sjåførfasiliteter. Når dette prosjektet avsluttes rundt sommeren 2025, forventes grensesnittet å reduseres.

5.1.3 Anbefaling

Arbeidsgruppen har lagt til grunn et mål om klart og tydelig grensesnitt mot andre avdelinger og rådsområder i fylkeskommunen. Det er derfor i arbeidsgruppens flertallsforslag for fremtidige oppgaver og roller til AKT gjort noen justeringer for å klargjøre grensesnittet. Dette gjelder blant annet på snørydding, planlegging av nye investeringer og hvem som er premissgiver for standard i den kollektive infrastrukturen.

5.2 Grensesnitt mot politisk ledelse

Som en del av en parlamentarisk modell er i dag AKT underlagt fylkesråd for samferdsel.

Som et aksjeselskap vil AKT bli et eget juridisk subjekt, og grensesnittene blir likt som ved andre hel/deleide aksjeselskap.

Omdanning til AS medfører at all styringsdialog mot politisk ledelse som eier skal gå gjennom den formelle eierstyringsdialogen. Vedtatt eierskapsmelding legger de overordnede føringene for hvordan eierstyring skal utføres. I korte trekk innebærer dette eiermøter og generalforsamling.

AKT påpeker behovet for direkte kontakt med politisk ledelse/eier utenom den ordinære eierstyringsdialogen. De vurderer at det kan komme enkelte situasjoner som kan kreve informativ eller uformell kontakt. Det er enighet i arbeidsgruppa om behovet for administrativ oppfølging av tilskudd og leveranseavtale.

6 Forretningsplan

En forretningsplan skal beskrive hvordan en forretningsidé kan realiseres. Den skal gi selskapet og andre et realistisk bilde av hva selskapet skal gjøre. Planen skal vanligvis beskrive forretningsideen, markedet, organisasjonen, produktet eller tjenestene, gjennomføringsplan, økonomi, budsjett, kapitalbehov, finansiering og de viktigste risikofaktorene.

AKT har innhentet ekstern bistand til blant annet forretningsplan som skulle levere på følgende punkter:

1. En beskrivelse av selskapets langsiktige mål med fokus på bærekraftig mobilitet og utvikling av kollektiv infrastruktur.
2. En oversikt over selskapets hovedaktiviteter, inkludert hvordan selskapet vil utvikle og drifte holdeplasser, terminaler og andre relevante anlegg.
3. En beskrivelse av hvordan selskapet vil sikre lønnsom drift, med fokus på effektivitet og god ressursutnyttelse.
4. Utarbeidelse av en modell for inntekter og utgifter som skal sikre en bærekraftig økonomi.

Det er blitt levert to forslag til forretningsplaner. Den første inneholder AKT sitt ønskede fremtidige ansvarsområde som er 1 til 1 med dagens oppgaver beskrevet kort i kapittel 1.1, samt overføring av eierskap til bussanleggene Leiraveien og Kjøl.

Den andre er basert på en reduksjon i dagens oppgaver i tråd med flertallet i arbeidsgruppens forslag til fremtidige ansvarsområder. Begge forretningsplaner ligger vedlagt og vil trolig ha behov for noen justeringer når utredningene fra fylkesadvokaten med bistand fra økonomiavdelingen er ferdigstilt.

6.1 Oppsummering av de to forslagene

6.1.1 Forslag 1. Dagens oppgaver – med økt ansvar for bussanlegg

Dette forslaget beskriver AKT som en sentral aktør i forvaltning, drift og utvikling av kollektivinfrastruktur, inkludert holdeplasser, bussterminaler, fergeterminaler, bussanlegg og innfartsparkering. Selskapet skal bidra til fylkeskommunens målsettinger. Dette skal oppnås gjennom strategisk utvikling, bærekraftige løsninger og innovative tiltak.

En sentral endring fra dagens oppgaver er overføringen av to bussanlegg til AKT. Dette utvider selskapets portefølje og ansvar. Denne overføringen åpner for å styrke AKT AS' egenkapital og øke selskapets investeringskapasitet innen kollektivtransportinfrastruktur.

Driftsmodellen kombinerer offentlige tilskudd med dagens kommersielle inntektskilder, reklame og utleie av næringsarealer og peker på noen nye mulige inntektskilder gjennom

mikromobilitet, el-billading og parkeringsavgift på innfartsparkeringer og pop-up-butikker. Kommersielle inntekter kan redusere behovet for offentlig finansiering. Gjennom standardisering og samordnet drift, skal selskapet oppnå stordriftsfordeler og effektiv ressursbruk, samtidig som infrastrukturen opprettholder høy kvalitet.

Strategiske målsettinger inkluderer:

- Bidra til fylkeskommunens overordnede mål
- Øke bruk av kollektivtransport ved å tilby gode kollektivfasiliteter
- Styrke selskapets økonomiske bærekraft gjennom diversifiserte inntektskilder

6.1.2 Forslag 2: Reduksjon av dagens oppgaver

I dette forslaget er AKTs rolle knyttet til kunderettet drift av eksisterende kollektivinfrastruktur, primært holdeplasser, fergeterminaler, bussterminaler og sjåførfasiliteter. Utviklingsprosjekter og strategiske investeringer legges til fylkeskommunen. Overføring av eierskap til bussanleggene er ikke en del av dette forslaget.

En viktig endring fra dagens organisering er overføringen av teknisk drift fra AKT til Akershus fylkeskommune (AFK). Dette kan til dels bidra til å unngå dobbeltarbeid og unngår potensielt å bygge opp mer enn ett kompetansemiljø på de ulike oppgavene, slik som reguleringsarbeid, eiendomsforvaltning og forvaltning av driftskontrakter.

Driftsmodellen er basert på stabile offentlige tilskudd kombinert med kommersielle inntekter fra blant annet reklame og utleie av areal på terminaler til næringsvirksomhet. Også i dette alternativet er det mulig å øke inntektsgrunnlaget med nye kommersielle muligheter. Effektivitet kan oppnås gjennom å rendyrke enkle kunderettede oppgaver og et smalere ansvarsområde.

Strategiske målsettinger inkluderer:

- Opprettholde høy kvalitet i grunnleggende kunderettede tjenester for å møte behovene til reisende og operatører
- Sikre kostnadseffektivitet og stabil drift gjennom tydelig avgrensning av oppgaver
- Understøtte fylkeskommunens mål ved å forvalte eksisterende infrastruktur på en miljøvennlig måte

Likheter og forskjeller

Begge forslagene søker å balansere lønnsomhet og effektivitet i tjenesteproduksjonen, men de skiller seg i omfanget av ansvar, driftsmodell og strategisk retning:

- Forslag 1 fremmer en rolle for AKT som en helhetlig aktør med ansvar for forvaltning, drift og utvikling, inkludert eierskap til bussanlegg, mens forslag 2 fokuserer på en avgrenset rolle knyttet til kunderettet drift.
- I begge forslag er inntektene kombinert mellom offentlige midler og de muligheter som aksjeselskaper har til å utforske økte kommersielle muligheter.
- Overføringen av teknisk drift og utvikling til fylkeskommunen er en sentral forskjell i forslag 2, som smalner AKTs ansvarsområde og reduserer kompleksiteten i selskapets drift.
- Overføringen av bussanlegg til AKT er en nøkkelkomponent i forslag 1, som øker selskapets ansvar i kollektivsystemet og gir større økonomisk handlingsrom for selskapet. Denne overføringen inngår ikke i forslag 2, som rendyrker en enklere og mer operasjonell driftsstruktur.

Oppsummering

Forslagene gir alternative svar på hvordan AKT kan innrette sin drift og driftsmodell for å underbygge lønnsomhet og effektivitet, samtidig som selskapet bidrar til fylkeskommunens mål. Valget mellom forslagene vil påvirke selskapets strategiske retning, driftsstruktur og evne til å møte fremtidige utfordringer i kollektivsektoren. Overføringen av bussanleggene representerer en utvidelse av AKTs ansvar i forslag 1, mens forslag 2 fokuserer på en mer avgrenset rolle med fokus på kunderettet drift, ikke teknisk drift, og ingen eierskap til bussanlegg. Det er mulig å tenke seg mellomløsninger, presentert i pkt 3.2.2 om ansvarsområder. Endelig forretningsplan vil baseres på valgene som tas.

Konsekvenser ved valg av forslag

Konsekvensene som presenteres her er en påbegynnelse og bygger på antakelser, da det fortsatt mangler juridiske og økonomiske avklaringer for begge forslag.

Forslag 1:

Gir AKT en bredere rolle som strategisk aktør med ansvar for utvikling og drift av kritisk infrastruktur. Selv om behovet for økt bemanning er begrenset, må eksisterende ansatte tilpasses nye oppgaver. Dette kan åpne for økonomisk vekst gjennom kommersielle inntekter, men innebærer også potensielt økt risiko, som vil måtte utredes nærmere økonomisk og juridisk.

Forslag 2:

Avgrenser AKTs ansvar til kunderettede oppgaver, med et redusert behov for bemanning. Dette kan føre til omplassering av ansatte, særlig i tekniske og prosjektrelaterte stillinger. Alle ansatte er nå ansatt i Akershus fylkeskommune og vil ha rett til å følge med sine

arbeidsoppgaver. Økonomisk stabilitet sikres gjennom en enklere driftsmodell, med utgangspunkt i samme volum inntekter. Samtidig kan det oppstå høyere utgifter knyttet til tilrettelegging for inntektsgivende virksomhet. Mulighetene for strategisk utvikling av selskapet begrenses.

7 Vedtekter og styringsdokumenter

Det er utarbeidet to forslag til det vedtaksfestete hovedformålet til selskapet. Arbeidsgruppen er ikke blitt enige om ett forslag da fastsettelse av selskapets vedtaksfestede hovedformål henger tett sammen med oppgaver og roller til selskapet.

Hovedformålet i vedtektene i dag er følgende:

«Foretakets formål er å forvalte og sørge for en tilfredsstillende drift av fylkeskommunens kollektivterminaler, bussanlegg, holdeplasser, sjåførfasiliteter og innfartsparkeringsplasser som ligger i Akershus. Foretaket skal, når det er hensiktsmessig, bidra i planlegging av nye kollektivterminaler.»

Arbeidsgruppen foreslår følgende utgangspunkt for det videre arbeidet med formålsparagraf:

«Selskapets formål er å forvalte og sørge for en tilfredsstillende drift av infrastruktur for kollektivtrafikk i Akershus. Selskapet skal stå for kunderettet drift av bussterminaler og holdeplasser, drift av fergeanlegg, sykkelhoteller, sjåførfasiliteter og bussanlegg. Selskapet skal utvikle kommersielle muligheter knyttet til kjernevirksomheten og kan drive annen tilknyttet virksomhet etter godkjennelse fra eier. Selskapet skal bidra til at Akershus fylkeskommune når sine politiske mål for samferdselspolitikken»

Forslaget kan trenge ytterligere bearbeiding på et senere tidspunkt, i sammenheng med utarbeidelsen av de resterende vedleggene.

Alternativet fra AKT er relativt likt det som er spilt inn som hovedformål: *«Selskapets formål er å eie, forvalte, utvikle og drifte kollektivtransportinfrastruktur og anlegg, med fokus på å fremme et effektiv og bærekraftig, helhetlig og markedsstilpasset kollektivløsninger og andre mobilitetsløsninger i Akershus, inkludert Oslo bussterminal og Aker brygge ferjekai. Selskapet skal tilrettelegge for nasjonale og internasjonale langdistanseruter for buss. Selskapet skal også drive forretningsmessig virksomhet som er relatert til eller støtter kjernevirksomheten, herunder utleie av fast eiendom og salg av reklameplass. Selskapet skal bidra i arbeidet for Akershus fylkeskommunes mål for samferdsel.»*

Arbeidsgruppen har valgt å ikke gå videre med arbeidet med å utarbeide konkrete forlag til vedtekter og andre styrende dokumenter da dette gjøres enklere når selskapets hovedformål og arbeidsoppgaver er avklart. Per januar 2025 er dette uavklarte spørsmål.

Grovt sett vil det i vedtektene være nødvending å dekke følgende tema:

1. Avklare foretakets hovedformål, og ta stilling til utbyttestrategi
2. Fastsette aksjekapital
3. Fastsette antall styremedlemmer som velges av eier på generalforsamling, og fastsette antall styremedlemmer som oppnevnes fra de ansatte.
4. Beskrive generalforsamlingen, herunder sammensetning av valgkomiteen.

Av styrende dokumenter vil det på et senere tidspunkt være nødvendig å utarbeide følgende dokumenter:

1. Akershus fylkeskommunes eierstrategi for AKT AS
2. Instruks for valgkomité
3. Selskapsstrategi for AKT AS, som også avklarer styrets foreleggelsesplikt ovenfor eier
4. Øvrige styringsdokumenter som erstatter tilsvarende fra Akershus fylkeskommune, eksempelvis etiske regler for ansatte, bærekraftsstrategi o.l.
5. Leveranseavtale/oppdragsavtale med fylkeskommunen

8 Formell overføring til aksjeselskap

Arbeidsgruppa har bedt fylkesadvokaten om juridiske råd knyttet til hvordan man formelt omdanner et fylkeskommunalt foretak til et aksjeselskap, og hvordan omdanningen best mulig kan gjennomføres i praksis.

Arbeidsgruppen har ikke mottatt utredningen per 16.1 og kan derfor ikke komme med en anbefaling på dette punktet. Vi er muntlig blitt orientert om en forskrift i skatteloven, Forskrift til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14, der kapittel 11 om omdanning av selskaper beskriver hvilke krav som stilles for å ha rett til en skattefri omdanning. Dette gir da formelle føringer for hvordan en omdanning bør gjennomføres og hvilke frister som må overholdes for å unngå unødvendige skattekostnader. Arbeidsgruppen tar forbehold om det er innhold i andre lover som har forrang overfor innholdet i forskriften.

En omdanning til et aksjeselskap vil trolig få økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen knyttet til omdanningen. Et AS har behov for innskutt kapital for å være levedyktig. Dette kan gjøres ved overføring av fast eiendom/eiendeler eller ved et kontantinnskutt. Utredningen har ikke hatt tidsmessig mulighet til å undersøke nærmere hvilke summer der er snakk om.

9 Vurdering av utbyttestrategi

Utforming av utbyttestrategi må ta utgangspunkt i de overordnede føringene fra prinsipper for eierstyring i eierskapsmeldingen. Det vil si at utbyttestrategi må henge sammen med de valg som gjøres for selskapets formål, og fylkeskommunens eget formål eierskapet. Der det tas utbytte, skal det tas hensyn til både fylkeskommunens behov for finansiering og selskapets langsiktige planer og behov. Det er dermed viktig med godt løpende samarbeid og felles langsiktige planer for å unngå uforutsigbarhet for begge parter fra år til år.

Fylkeskommunen som eier må være tydelig på hva den kan bidra med av kapital og tilskudd. Der selskapene opererer i et konkurranseutsatt marked, er det viktig at både selskapet og eierne er oppmerksomme på begrensningene i konkurranse- og anskaffelseslovgivning.

Endelig utforming av utbyttestrategi må derfor avklares etter avklaring av selskapets formål, og juridisk vurdering av fylkesadvokaten.

10 Videre kjøp av tjenester fra fylkeskommunen

AKT kjøper i dag følgende tjenester fra fylkeskommunen

- Regnskap og lønn
- IT-tjenester gjennom FRID
- Arkivtjenester
- Bistand ved anskaffelser
- Rådgiving innen HR
- Juridiske tjenester fra Fylkesadvokaten
- Leie av lokaler med tilhørende støttetjenester

Tjenestekjøpene er regulert i tjenesteavtaler og tjenestebeskrivelser.

AKT som et AS kan fortsette å leie lokaler med tilhørende støttetjenester fra fylkeskommunene. AKT beskriver lokaler på Galleriet som hensiktsmessig for AKT, med sin nærhet til Oslo bussterminal og fylkeskommunens administrasjon. Selskapet vil stå fritt til å vurdere andre lokaler når de måtte ønske.

De andre tjenestene AKT i dag kjøper av fylkeskommunen, anbefaler arbeidsgruppen at selskapet bør kjøpe i markedet eller drive i egenregi. Begrunnelsene for dette følger punktvis:

- For kjøp av tjenester til regnskap og lønn så er det forskjeller på lovkravene knyttet til et fylkeskommunalt foretak og et aksjeselskap. Dette er kompetanse som fylkeskommunen ikke har i dag. Det leveres i dag ikke tjenester til noen andre selskaper som fylkeskommunen har eierinteresser i. AKT ønsker selv å drive dette i egenregi/kjøpe i markedet.
- For IT-tjenester levert av FRID så har arbeidsgruppen tidlig sett bort fra denne muligheten. FRID er et interfylkeskommunalt selskap og det ble ikke vurdert som riktig bruk av arbeidsgruppens ressurser til å utrede mulighetene for videre tjenestesalg til et selvstendig rettssubjekt.
- Arkivtjenestene som kjøpes i dag er knyttet til FRID sine tekniske løsninger. Ved å ikke kjøpe tjenester av FRID faller også muligheten til videre kjøp av arkivtjenester bort. Selskapet vil antakelig være underlagt arkivlovens krav og vil ha behov for arkivsystemer og -tjenester i egenregi eller gjennom kjøp.
- Bistand ved anskaffelser benyttes i liten grad i dag. AKT har stort sett håndtert dette i egenregi. Det er derfor ikke behov for videre kjøp av denne tjenesten. Rammeavtaler der AKT er spesifikt nevnt kan fortsatt bli benyttet av et aksjeselskap.
- Rådgiving innen HR er benyttet i liten grad. Det er derfor ikke behov for videre kjøp av denne tjenesten.
- For juridiske tjenester levert av fylkesadvokaten, har fylkesadvokaten gitt tilbakemelding om at det ikke er noen formelle sperrer mot å fortsette å levere slike tjenester til et av fylkeskommunens selskaper. Det anbefales allikevel at dette er en tjeneste som AKT kjøper i markedet grunnet muligheten for interessekonflikt mellom AS-et og fylkeskommunen.

11 Vurdering av om det skal åpnes for andre eiere

Åpning for andre eiere i et aksjeselskap kan gi fordeler som økt geografisk virkingsområde og utvidete muligheter for stordriftsfordeler. I utredningen fra EY er det beskrevet en mulighet med å opprette et felles infrastrukturelskap med Oslo kommune. Et slikt

selskap kan gi fordeler som bedre koordinering mot Ruter og mulighetene til å se på kollektiv infrastruktur som et felles arbeidsområde for Oslo og Akershus.

Problemstillingen har vært diskutert med Oslo kommune, men ikke i kontekst av omdanning av AKT til AS.

Arbeidsgruppen anbefaler at det ikke åpnes for flere eiere i AKT AS i forbindelse med omdanningen. En forutsetning for en skattefri omdanning fra foretak til aksjeselskap er at det er samme eiere i foretaket som omdannes som i aksjeselskapet. Dette er hjemlet i forskrift til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven §11-20-8. Paragrafens ordlyd i andre ledd er følgende:

«Omdanning må ikke medføre forskyvning av eierinteressene i selskapet. Aksjekapital og stemmeretter må fordeles i samsvar med hver enkelt deltakers eierandel eller tilsvarende rettigheter før overføringen.»

Åpning for flere eiere vil videre komplisere en del av de vurderinger og anbefalinger som er gjort på andre deler av dokumentet. Muligheten for å åpne for flere eiere kan vurderes etter at selskapet er etablert.

12 Forholdet til Vaterland Bussterminaler AS

Vaterland Bussterminal AS beskriver selskapet på følgende måte i sin årsrapport:

«Vaterland Bussterminal AS er til for innbyggere og tilreisende, de kollektivreisende og bussoperatørene. Som forvalter og videreutvikler av landets største bussterminal, er selskapet en viktig bidragsyter for hovedstaden turisme, arbeid- og skolependling».

Vaterland Bussterminal AS eies av Akershus fylkeskommune (eierandel 78,5 %) og Oslo kommune (eierandel 21,5 %). Selskapet leier Oslo bussterminal av Vaterland Seksjoner AS, og fremleier videre Oslo bussterminal til AKT. Selskapet har ingen ansatte, men eget styre, og avgir selvstendig årsregnskap og årsberetning.

AKT ivaretar drift forvaltning og utvikling av Oslo bussterminal gjennom en forretningsføreravtale/samarbeidsavtale med selskapet. 22 av AKTs 53 ansatte jobber med Oslo bussterminal. AKT som forretningsfører representerer Vaterland Bussterminal AS overfor offentlige og private aktører. Det er Vaterland Bussterminal AS som eier reklameavtalen knyttet til Oslo bussterminal, samt leier ut lokaler til utsalgs- og serveringsteder på terminalen. Inntektene som generes av dette og anløpsavgifter går tilbake til driften av bussterminalen.

Arbeidsgruppen anbefaler at det ikke gjøres endringer i forholdet til Vaterland Bussterminal AS nå. Ønskes det på sikt endringer i selskapet, eksempelvis avvikling, må dette skje i samarbeid med Oslo kommune og etter at et vedtak om fremtidig organisasjonsform er tatt av fylkestinget.

13 Juridiske vurderinger av momskompensasjon og statsstøtteregelverk

Arbeidsgruppen har sendt en skriftlig bestilling til fylkesadvokaten for vurderinger på blant annet disse områdene. Det er ikke kommet et svar per 16.1.2025

14 Oppsummering

Sluttrapporten inneholder ikke en entydig konklusjon for hvordan et AKT AS kan se ut. Til det var avstanden internt om hva formålet og innholdet i et fremtidig aksjeselskap for stort. Det er videre ikke mottatt de nødvendige juridiske avklaringer innen de frister som det er jobbet etter.

Rapporten inneholder en grundig beskrivelse av hva AKT gjør i dag, og av hvilke arbeidsoppgaver som blir utført i et grenseland mellom samferdsel i fylkeskommunen og AKT. Det gis også anbefalinger om hvordan et fremtidig aksjeselskap skal forholde seg til de tjenestekjøpsavtaler AKT i dag har. Det er beskrevet hvordan man kan jobbe videre med vedtekter og styringsdokumenter, samt hvordan man kan håndtere forholdet til Vaterland Bussterminal AS.

Knyttet til fremtidig hovedformål, rolle, oppgaver og forretningsmodell er det beskrevet ulike alternativer. Det ene alternativet kan kort oppsummeres som et AKT AS som et mer rendyrket driftsselskap med de muligheter til å utvide kommersielle inntekter og potensiale som følger av organisering som aksjeselskap. Det andre alternative gir selskapet en større rolle innenfor drift, vedlikehold og utvikling av kollektiv infrastruktur med eierskap til deler av denne infrastrukturen, i tillegg til økning av de kommersielle inntekter.

De ansatte i AKT i dag vil i utgangspunktet følge sine oppgaver uavhengig av valgene som tas om ansvarsområder for selskapet.

De økonomiske eller juridiske konsekvensene av valgene er ikke ferdig utredet, da det var behov for ekstern bistand som ikke er levert. Vi kan således ikke si noe om de eventuelle kostnader knyttet til de ulike alternativene, men det er risiko for at det påløper kostnader ved overføring av eiendeler til et akselskap.

