

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ombildande av Vägverket till aktiebolag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om ombildande av Vägverket till aktiebolag.

Genom den föreslagna lagen bemyndigas statsrådet att till det aktiebolag som skall bildas överlåta den egendom som är i Vägverkets besittning och den verksamhet som verket idkar. Aktiebolagets verksamhetsområde avses omfatta service inom byggbranschen

och tjänster och produkter i anslutning härtill. Vägverkets personal övergår till anställning vid aktiebolaget. Lagen om Vägverket skall samtidigt upphävas.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2008.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Vägverket, som var ett statligt verk fram till utgången av 2000, delades från ingången av 2001 upp i Vägförvaltningen och affärsverket Vägverket. Vägförvaltningen är ett ämbetsverk som ingår i statens budgetekonomi och som förvaltar landsvägsnätet och upphandlar produkter och tjänster för väghållningen hos utomstående aktörer. Vägverket är ett affärsverk inom jord- och vattenbyggnadssektorn som producerar produkter och tjänster som ansluter sig till främst trafiklederna och trafikmiljön. Vägverket finansierar sin verksamhet med egna inkomster och upptagna lån.

Syftet med vägverksreformen var att skilja på beställarens och producentens roll inom väghållningen och att öppna väghållningen för konkurrens. Reformen genomfördes stegvis under en övergångsperiod på fyra år så, att en allt större del av väghållningen konkurrensutsattes varje år. Övergångsperioden för byggande och underhåll av landsvägarna var två år. Beträffande planering och skötselentreprenader i fråga om väghållningen var övergångsperioden fyra år. Vid ingången av 2005 omfattades all väghållning av konkurrensutsättningen. Under övergångsperioden var Vägverket skyldigt att med stöd av de avtal som ingåtts med Vägförvaltningen sköta de väghållningsuppgifter som ännu inte i det skedet var föremål för konkurrensutsättning. Som motvikt till att marknaden för väghållning öppnades för konkurrens hade Vägverket möjlighet att konkurrera om arbeten utanför väghållningen, men kommunikationsministeriet ställde upp begränsningar för affärsverksamheten under övergångsperioden.

Kommunikationsministeriet utarbetade tillsammans med Vägförvaltningen, Vägverket och organisationerna i jordbyggnadsbranschen en uppföljningsrapport över vägverksreformen för vart och ett av åren under övergångsperioden. Rapporten överlämnades till riksdagens kommunikationsutskott.

Generaldirektör Mikko Talvitie utredde på uppdrag av kommunikationsministeriet vilka Vägverkets utvecklingsbehov var i slutet av 2004, dvs. efter övergångsperiodens utgång. På basis av utredningen konstaterade utredaren att de grundläggande förutsättningarna för en bolagisering av Vägverket är goda. Han föreslog att Vägverket i sin helhet från och med ingången av 2007 ombildas till ett aktiebolag som helt ägs av staten. Utredaren föreslog dessutom att statsrådet fattar ett principbeslut om bolagiseringen och att affärsverkets ansvarsområde ändras till att motsvara konkurrenternas ansvarsområde. - Dessa förslag verkställdes inte.

Statsrådet lämnade år 2005 en redogörelse till riksdagen (SRR 3/2005) om vägverksreformen. Enligt redogörelsen har vägverksreformen gjort skötseln av vägnätet effektivare och förenhetligat skötselns kvalitet och servicenivå. Försämringen av vägnätets skick avstannade under övergångsperioden, men på mindre vägar försämrades vinterunderhållet på en del ställen. Trafiksäkerheten bibehölls i stort sett på den tidigare nivån under övergångsperioden. Under denna period användes ca 100 miljoner euro för personalanpassning. Man lyckades nå upp till den årliga inbesparing om 50 miljoner euro som uppställts som mål för vägverksreformen.

Riksdagen konstaterade i sitt yttrande med anledning av redogörelsen att marknaden för väghållning har öppnats för konkurrens, att det nu råder konkurrens i branschen och att kostnaderna för skötseln av landsvägarna har minskat. Riksdagen ansåg det vara viktigt att en fungerande marknad för entreprenaderna gällande skötseln av vägnätet upprättas. Enligt riksdagens ståndpunkt var övergångsperioden nödvändig med tanke på personalen, och en överenskommelse om metoderna för personalanpassning uppnåddes också. I riksdagens yttrande dryftades både Vägverkets fortsatta verksamhet som affärsverk och en bolagisering av verket. I yttrandet togs inte egentlig ställning för någotdera alternativet.

Konkurrenterna följde mycket noggrant med hur Vägverkets verksamhet i fråga om arbeten utanför väghållningen utvecklades under övergångsperioden. Enligt konkurrenterna bröt Vägverket mot de branschbegränsningar som uppställts för verket under övergångsperioden. Ärendet utreddes i en uppföljningsgrupp, vid separata förhandlingar och genom undersökningar. Organisationerna inom jordbyggnadsbranschen lämnade i slutet av 2002 in en begäran om utredning till EU-kommissionen, som under 2004 konstaterade att man inte fortsätter utredningen till den del det gäller offentlig upphandling. Undersökningarna om påstådda statsunderstöd pågår fortfarande. Kommissionen förväntas avgöra ärendet under hösten 2007.

I den punkt som gäller ägarpolitiken inom ramen för trafik- och kommunikationspolitiken i regeringsprogrammet för Matti Vanhanens andra regering nämns en bolagisering av Vägverket.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Vägverkets ställning och uppgifter har definierats i lagen om Vägverket (569/2000) och i statsrådets förordning om Vägverket (660/2000) jämte ändringar. Enligt lagen är Vägverket ett affärsverk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Vägverkets verksamhetsområde inom jord- och vattenbyggnadsbranschen omfattar i första hand planering, byggande, underhåll och skötsel av trafikleder och trafikmiljön samt produkter och tjänster i anslutning härtil. Vägverket har till uppgift att bedriva affärsverksamhet inom sitt verksamhetsområde. Vägverket är skyldigt att erbjuda skötselentreprenad och färjetrafik i fråga om landsvägar i hela landet. Dessutom kan kommunikationsministeriet fastställa uppgifter för Vägverket under undantagsförhållanden. Affärsverket Vägverket har inte några myndighetsuppgifter.

Vägverket har en styrelse bestående av 8 medlemmar med uppgift att bl.a. besluta om utveckling av affärsverkets verksamhet, be-

tydande investeringar och upptagande av lån samt utnämning och uppsägning av verkställande direktören.

Vägverkets verksamhet har varit lönsam. Omsättningen har varje år efter grundandet sjunkit något på grund av att marknaden för väghållning har öppnats allt mer för konkurrens. Under de tre senaste åren har omsättningen hållit sig kring 500 miljoner euro, och den uppgick 2006 till sammanlagt 474,1 miljoner euro. Nästan hälften av omsättningen inflöt av byggande av trafikleder och kommunalteknik. En tredjedel av omsättningen inflöt av service i anslutning till skötsel och underhåll av trafiklederna. Rörelsevinsten uppgick till 10,6 miljoner euro 2006. Affärsverket har årligen bidragit med 4,1 - 17,2 miljoner euro som intäktsföring av vinst till staten. Efter övergångsperioden har intäktsföringen av vinst uppgått till 4,1 - 4,8 miljoner euro. Intäktsföringarna av vinst för affärsverkets hela verksamhetsperiod uppgår till sammanlagt 43,9 miljoner euro.

Till Vägverkets affärskoncern hör utöver affärsverket dotterbolagen Teekaru AS, Turgel Grupp AS och intresseföretaget Finnroad Oy, som överfördes till affärsverket redan vid grundandet. I mars 2007 anslöts också 60 procent av ägarandelarna av Kaivujyväskyläkoncernen till Vägverkets affärskoncern.

Antalet anställda vid Vägverkets affärskoncern uppgick år 2006 till i genomsnitt 2 600 personer, av vilka 2 469 personer var anställda vid Vägverket.

Vägverket tog i början av 2007 i bruk bifirman Destia.

2.2 Den internationella utvecklingen

När det gäller våra grannländer är det i Sverige Vägverket som inom ramen för en och samma organisation sköter såväl myndighetsuppgifterna som produktionsverksamheten i anslutning till väghållningen. Vägverket Produktion, Vägverket Konsult och Vägverket Färjerederiet, som alla ingår i myndighetsorganisationen, är affärsverksamhetsenheter som bedriver verksamhet på affärsekonomiska grunder i bolagsliknande form. Affärsverksamhetsenheternas kunder är andra enheter vid Vägverket, andra myn-

digheter, kommuner, privata väghållare och privata företag. Det ingår i verkets mål att göra skötseln och underhållet effektivare.

Produktionsverksamheten vid vägförvaltningen i *Norge* avskiljdes vid ingången av 2003 direkt till en egen verksamhet i bolagsform. Det från vägmyndigheten avskiljda Mesta AS är den största entreprenören i *Norge* då det gäller byggande, skötsel och underhåll inom väghållningen och har byggande, skötsel samt asfalt- och materialtjänster som områden för sin affärsverksamhet. Företagets verksamhetsområde omfattar hela landet, och det har småningom fått fotfäste också på den kommunala marknaden.

I samband med den kommunreform som genomfördes i *Danmark* i början av 2007 övergick fem procent av de allmänna vägarna i det livligast trafikerade vägnätet till att skötas av det statliga vägverket, Vejdirektoratet. På detta vägnät färdas 40 procent av vägtrafiken. Vejdirektoratet har inte någon egen organisation för byggnad, skötsel eller underhåll, utan arbetet upphandlas hos privata företag.

I *Estland* handhas byggandet av vägar av privata företag. Landet är indelat i sexton distrikt för skötsel av vägnätet. Av dem sköts fortfarande fem av staten och ett av ett statsägt aktiebolag. Avsikten är att alla skötselentreprenader skall överföras till privata företag inom ett par år.

Också i *Lettland* byggs vägarna av privata företag. De lokala vägdistriktet utför endast smärre reparationer. Vägnätets skötselentreprenader har varit öppna för konkurrens redan från början av 1990-talet. Det är emellertid enbart de statsägda fyra enheter som sedan 2006 ingår i ett av staten ägt bolag som har givit anbud på skötsel. Landet är indelat i fyra distrikt med tanke på skötseln, men antalet skall utökas, troligtvis till elva.

I *Litauen* är det privata företag som bygger vägarna sedan början av 1990-talet. Vägnätets skötsel ombesörjs av elva vägdistrikt.

I *England* sköter det statliga vägverket Highways Agency det strategiska vägnätet, till vilket motorvägarna och de viktigaste stomvägarna hör. De privata företagen utför produktionsverksamheten alltsedan 1980-talet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Vägverket har fungerat som affärsverk i nästan sju år, av vilka de tre senaste utan övergångsperiodens verksamhetsbegränsningar. För närvarande finns det fungerande marknader för alla produktgrupper inom väghållningen. Staten har inte något behov av att säkra skötseln av landsvägarna eller att styra marknaden för väghållning via ett eget affärsverk. Bolagisering skulle vara en naturlig fortsättning på den organisationsreform som skett inom väghållningen.

Aktiebolagsmodellen är en allmän modell för verksamhet på konkurrensutsatta marknader i allmänhet och i byggbranschen i synnerhet. Vägverkets affärsverksamhet bör ordnas på samma sätt som privat affärsverksamhet för att det skall vara möjligt att säkra utvecklingsförutsättningarna för verksamheten och dess konkurrenskraft på såväl den inhemska som den internationella marknaden. Den nuvarande affärsverksformen har kritiserats inom jordbyggnadsbranschen för att staten alltid i sista hand ansvarar för affärsverkets förbindelser. Därför vore aktiebolagsmodellen klarare också med tanke på konkurrensneutraliteten.

Då bolaget bildas har staten ett ekonomiskt och delvis också ett trafikpolitiskt intresse i det, och bolaget skall därför tills vidare vara helt i statens ägo. Bolaget är inom den kategorisering som staten använder ett bolag verksamt på marknadsvillkor, och för ägarstyrningen av bolaget svarar enheten för ägarstyrning vid statsrådets kansli från bolagets bildande.

3.2 De viktigaste förslagen

Det föreslås därför att Vägverket ombildas till ett aktiebolag som helt ägs av staten. Bolagets centrala verksamhetsområde skall vara service inom byggbranschen. Detta är en branschdefinition som lämpar sig väl i inledningsskedet, och senare preciseringar av definitionen blir bolagsstämmans sak att besluta om. På basis av verkets historia hittills kommer servicen också i fortsättningen i för-

sta hand att bestå av planering, byggande och underhåll av trafikleder och annan infrastruktur. Till det nya bolagets verksamhetsområde hör därutöver industri- och miljötjänster samt trafiktjänster och här till anslutna produkter, såsom trafikinformationstjänster. Bolaget skall fortsätta att bedriva Vägverkets affärsverksamhet och ansvara för dess förbindelser från och med den 1 januari 2008. Bolaget kommer också att bedriva verksamhet utomlands, precis som för närvarande.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Bildande av ett aktiebolag

Det förberedande arbetet för bildandet av ett bolag pågår som bäst. Avsikten är att ett aktiebolag med ett litet aktiekapital skall bildas genast efter att lagen har stadfäst för skötseln av de förberedande åtgärder som bolagsbildningen kräver, varvid bolagsverksamheten kan inledas så fort lagen har trätt i kraft.

Vägverket skall upphöra att vara ett statligt affärsverk den 1 januari 2008. Dess egendom, skulder och verksamhet och de avtal i anslutning här till som gäller lån, borgen, service, entreprenader, anskaffningar och leveranser och andra förbindelser av motsvarande slag skall övergå till aktiebolaget så snart bolagsbildningen är genomförd. Egendomen överläts som apport i utbyte mot aktier.

Avsikten är att aktiebolagets kapitalstruktur skall vara sådan att förutsättningarna för effektivisering av verksamheten och ökning av omsättningen säkerställs genom driftskapitalfinansiering och finansiering som reserverats för investeringar. Bolagets kapitalstruktur skiljer sig inte på något väsentligt sätt från kapitalstrukturen för företagen i infrastrukturbranschen.

Egendom

Bolagets ingående balans beräknas uppgå till ca 230 miljoner euro. Anläggningstillgångar till ett värde av ca 92 miljoner euro och omsättningstillgångar till ett värde av ca

26 miljoner euro överläts från Vägverket till aktiebolaget som apport. Anläggningstillgångarna består i huvudsak av mark- och vattenområden, byggnader och konstruktioner, maskiner och inventarier och övriga materiella tillgångar. Av dessa uppgår värdet av mark- och vattenområden till ca 3,4 miljoner euro, av byggnader och konstruktioner till ca 7,7 miljoner euro och av maskiner och inventarier till ca 59 miljoner euro. Omsättningstillgångarna består till största delen av material och förnödenheter. På grund av entreprenadverksamhetens natur och efterhandskaraktersen hos betalningsposterna kommer en stor mängd kundfordringar och resultatregleringar att överföras till bolaget. Beloppet av dessa uppgick i slutet av 2006 till närmare 81 miljoner euro. Vägverket innehade i slutet av 2006 dessutom värdepapper, kassa och banktillgodohavanden till ett värde av ca 35 miljoner euro. Tillgångsposterna har här uppgetts utgående från bokslutsuppgifterna för 2006. Den slutliga värderingen av apportegendomen kommer att grunda sig på det mellanbokslut som görs upp i slutet av 2007. En oberoende revisor skall ge ett utlåtande om den egendom som överförs som apport.

När Vägverket inledde sin verksamhet uppgick värdet av statliga lån till drygt 46 miljoner euro, varav 34,5 miljoner euro kvarstod i slutet av 2006. Den resterande delen av lånet kommer aktiebolaget att svara för.

Aktiebolagets soliditet kommer uppskattningsvis att vara 32 procent. Den slutliga soliditeten kommer att grunda sig på det mellanbokslut som görs upp i slutet av 2007, då apportegendomen värderas.

Behandlingen av aktiebolaget i skattehänseende

Inom ramen för de skattebestämmelser som gäller vid omstruktureringar av företag kan företagsverksamheten under vissa förutsättningar omorganiseras utan att det har några skattemässiga konsekvenser beträffande inkomstbeskattning, mervärdesbeskattning eller överlåtelsebeskattning.

För inkomstbeskattningens vidkommande motsvarar bolagiseringen av Vägverket som företagsarrangemang betraktat en sådan verksamhetsöverlåtelse som avses i 52 d § i la-

gen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet (360/1968). Överlåtelsen kan ske utan skattepåföljder under de förutsättningar som nämns i lagrummet och under iakttagande av kontinuitetsprincipen. En förutsättning är bland annat att överlåtelsen sker enligt värden som inte har avskrivits i bokföringen, Centralskattenämndens förhandsavgörande nr 59/1999 gäller överlåtelse av ett statligt affärsverks hela affärsverksamhet som apport. Enligt avgörandet kunde bestämmelserna om verksamhetsöverlåtelse tillämpas på överlåtelsen, då de tillgångar och skulder som hänförde sig till affärsverksamheten överläts på det övertagande bolaget enligt värden som vid tidpunkten för överlåtelsen inte hade avskrivits i bokföringen, då nya aktier i bolaget erhöles som vederlag och då de arbetstagare som varit i det överlåtande bolagets tjänst i samband med verksamhetsöverlåtelsen övergick i det övertagande bolagets tjänst som s.k. gamla arbetstagare.

Enligt 19 a § i mervärdesskattelagen (1501/1993) betraktas som försäljning inte sådan överlåtelse av varor och tjänster i samband med att en rörelse överläts helt eller delvis som sker till den som fortsätter rörelsen och denne tar i bruk de överlåtna varorna och tjänsterna för ett ändamål som berättigar till avdrag. Bestämmelsen är som sådan direkt tillämplig på bolagiseringen av Vägverkets affärsverksamhet. Vare sig Vägverket eller det bolag som skall bildas är skyldiga att betala mervärdesskatt för överlåtelsen av apportegendom för bruk som berättigar till avdrag.

Enligt 43 § 1 mom. i lagen om överlåtelseskatt (931/1996) skall ett samfund befrias också från överlåtelseskatt vid överlåtelse av verksamhet, om de förutsättningar råder som avses i 52 d § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet.

Det bolag som bildas skall i likhet med andra aktiebolag vara inkomst- och mervärdesskattskyldigt.

Statsfinansiella konsekvenser

Vägverkets verksamhet har under tiden som affärsverk inte gett upphov till några utgifter som ingår i statsbudgeten. Vägverket har under de senaste åren bidragit med 4—

6,3 miljoner euro årligen som intäktsföring av vinst till staten. I egenskap av aktiebolag kommer bolaget att vara inkomstskattskyldigt, alltså skyldigt att betala skatt enligt aktuell skattesats på det skattepliktiga resultatet, varefter den vinst som kvarstår i bolaget i princip kan delas ut som dividend till staten. Dividendens belopp fastställs varje år.

Bolagiseringen har inte några konsekvenser i fråga om de anslag som beviljas i statsbudgeten för väghållning, eftersom väghållningsprodukterna upphandlas genom konkurrensutsättning.

Konsekvenser för affärsverksamheten

Utifrån de beräkningar som gjorts och erfarenheterna under tiden som affärsverk har bolaget goda förutsättningar att bedriva en lönsam affärsverksamhet.

Bolagiseringen föranleder ytterligare pensionsansvar för bolaget till ett belopp som uppskattas bli högst 36 miljoner euro. Bolaget kommer inte att beviljas särskild finansiering för det ökade pensionsansvaret, utan bolaget skall upphandla tilläggspensionsskyddet i form av en gruppförsäkring genom ett anbudsförfarande som riktar sig till pensionsanstalterna. Utöver tilläggspensionsskyddet kommer bolaget att betala uppskattningsvis 1 miljon euro i årspremie för försäkringen.

I övrigt kommer bolagiseringen inte nämnvärt att ändra bolagets kostnadsstruktur, som redan nu har utformat sig så att den ligger nära de konkurrerande privata bolagens kostnadsstruktur. Med tiden kommer bolagets pensionskostnader att sjunka något, eftersom de efter bolagiseringen bestäms på samma grunder som inom den privata sektorn.

I jämförelse med den verksamhet som bedrivits i affärsverksform kommer bolaget att kunna tillämpa en snabbare beslutsprocess. Bolaget har lättare att skaffa samarbetspartner och underentreprenörer för entreprenaduppgifter som redan konkurrensutsatts och vunnits av bolaget. När bolaget agerar som aktiebolag omfattas det inte av bestämmelserna för den offentliga sektorn, såsom lagen om offentlig upphandling (348/2007) eller lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

4.2 Konsekvenser med tanke på närings- och konkurrenspolitiken

De verksamhetsbegränsningar som gällt för Vägverket upphörde efter den fyraåriga övergångsperiod som följde på vägverksreformen. Under hela den tid vägverket var ett affärsverk togs särskild hänsyn till säkerställandet av öppenheten och konkurrensneutraliteten inom verksamheten. I fråga om entreprenader som gäller skötseln av vägnätet har Vägverket på grund av organisationens historia och skötselentreprenadernas volym haft en betydande marknadsställning, vars betydelse för hela koncernen dock successivt minskar. Vägverkets andel av skötselentreprenaderna för samtliga landsvägar i Finland är för närvarande cirka två tredjedelar.

Aktiebolaget kommer inte längre att ha några särskilda privilegier eller skyldigheter när det gäller väghållningen. Det nya aktiebolaget kommer i och med den ökade handlingsfriheten att kunna utveckla sin verksamhet på ett mera flexibelt och mångsidigare sätt än för närvarande.

Eftersom Vägverket redan hunnit verka under den fria konkurrensens förutsättningar kommer bolagiseringen inte att ha några konsekvenser för konkurrenssituationen inom jord- och vattenbyggnadsbranschen. I och med att den strängare regleringen i fråga om anskaffningar och offentlighet som berör statliga affärsverk inte längre gäller, kommer bolagets ställning att vara av samma art som för andra aktiebolag. I skattehänseende kommer aktiebolaget att befinna sig i samma ställning som andra aktiebolag, dvs. vara inkomstskatteskyldigt med stöd av 1 § 3 mom. och 3 § 1 mom. 4 punkten i inkomstskattelagen (1535/1992).

4.3 Konsekvenser med tanke på vägtrafikanterna

Propositionen har inga direkta konsekvenser för vägtrafikanterna. Vägförvaltningen är väghållare för landsvägarna och den skall se till att dessa är i tillfredsställande skick med tanke på den allmänna trafiken.

4.4 Konsekvenser i fråga om organisation och personal

Själva bolagiseringen har inte några konsekvenser i fråga om antalet anställda eller deras uppgifter. Vägverkets organisation har reviderats från och med den 1 juni 2007. Enligt förslaget fortsätter personalen i det nybildade aktiebolagets anställning. Antalet anställda som skall överföras är ca 2 300 personer, och alla är anställda i arbetsavtalsförhållande. I 5 § i lagen om kollektivavtal (436/1946) föreskrivs, att om en innehavare av ett företag har varit part i ett kollektivavtal så inträder hans efterträdare i alla de rättigheter och skyldigheter som enligt kollektivavtalet tillkom den tidigare innehavaren av företaget. De avtalsbestämmelser enligt kollektivavtalet om bl.a. semestrar, lön för sjukdomstid och pensioner som Vägverket varit bundet av förpliktar därmed också aktiebolaget fram till dess att aktiebolaget i sinom tid ingår avtal om arbetsvillkoren genom kollektivavtal med personalorganisationerna. Aktiebolaget bereder sitt lönesystem och andra belöningssystem tillsammans med personalorganisationerna utgående från de mål som uppställts för förhandlingarna. Avsikten är att parterna skall enas om anställningsvillkoren redan innan bolaget bildas. På fastställandet av anställningsvillkoren tillämpas dessutom 1 kap. 10 § i arbetsavtalslagen (55/2001). Bestämmelsen gäller övergången av rättigheter och skyldigheter vid överlåtelse av rörelse. På de anställdas ställning tillämpas därutöver vad som bestäms i statsrådets principbeslut om ordnande av statsanställdas ställning vid organisationsförändringar (VM 9/01/2006).

Det råder enighet mellan Vägverket och personalorganisationerna om på vilket sätt personalens ställning skall ordnas. Ändringar i rätten till semester har överenskommit genom kollektivavtal våren 2007, och därför finns inget behov av att förhandla om rätten till semester i samband med bolagiseringen.

Med undantag för pensionsfrågan medför bolagiseringen inte några ändringar i anställningsvillkoren. Vägverkets personal övergår på grund av bolagiseringen från det system som följer lagen om statens pensioner till det privata arbetspensionssystemet. I fråga om bolagisering råder en princip enligt vilken

pensionsförmånerna för den personal som övergår från ett affärsverk till ett aktiebolag tryggas och enligt vilken pensionsskyddet i det nya bolaget motsvarar det gällande pensionsskyddet. Detta ombesörjs genom en separat gruppensionsförsäkring. Det finns ca 1 400 anställda vid Vägverket som har rätt till statligt s.k. tilläggspensionsskydd. Beloppet av tilläggspensionsskyddet uppskattas bli högst 36 miljoner euro. Den slutliga summan för pensionsansvaret klarnar efter konkurrensutsättningen. Aktiebolaget kommer dessutom att betala en årspremie på uppskattningsvis 1 miljon euro.

4.5 Konsekvenser för utvecklandet av regionerna

Enligt lagen om Vägförvaltningen skall Vägförvaltningen som en del av väghållningen främja en balanserad regional utveckling med hjälp av väghållningsåtgärder. Denna uppgift kvarstår för Vägförvaltningens vidkommande också efter det att Vägverket har bolagiserats.

Vägverket har hela landet som verksamhetsområde. Enligt lagen om Vägverket är affärsverket skyldigt att erbjuda skötselentreprenader och färjetrafik i fråga om landsvägar i hela landet. Genom denna bestämmelse ville man i samband med organisationsreformen försäkra sig om att det också i fråga om entreprenader som gäller skötsel av landsvägar i mera avlägsna regioner inkommer anbud och att det uppstår konkurrens om entreprenaderna. Under åren 2001 – 2007 har det inkommit minst fyra anbud på entreprenaderna för de vägar som ingår i vägnätet, även om skötselentreprenaderna så småningom koncentrerats till ett mindre antal företag. Såväl andra entreprenörer som Vägverket har alltså både mycket krävande entreprenader som gäller skötseln av motorvägar och basentreprenader som gäller vägar på landsbygden. När det gäller skötseln av vägnätet finns

det en fungerande marknad och konkurrens råder. Det är befogat att förutsätta att det kommer att vara så också de närmaste åren. På grund av de avtal som övergår från Vägverket på aktiebolaget är bolaget skyldigt att sköta färjetrafiken med samtliga landsvägsfärjor fram till utgången av 2009.

5 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med företrädare för Vägverket, finansministeriet och statsrådets kansli. Företrädare för personalorganisationerna och jordbyggnadsbranschen har hörts under beredningen.

Förhandlingar med Vägverkets personal har förts om förslaget till proposition i enlighet med lagen om samarbete inom statens ämbetsverk och inrättningar (651/1988).

Utlåtanden om förslaget till proposition har begärts av Vägverket, Vägförvaltningen, statsrådets kansli, finansministeriet, handels- och industriministeriet, Konkurrensverket, Finlands Kommunförbund, personalorganisationerna och organisationerna i jord- och vattenbyggnadsbranschen. Sammanlagt 15 organisationer har avgivit utlåtande. Synpunkterna i utlåtandena har i mån av möjlighet beaktats i den slutliga regeringspropositionen. Förslaget till proposition har också kunnat läsas på kommunikationsministeriets webbsidor från och med juni 2007. Också sammandraget över de avgivna utlåtandena har funnits på kommunikationsministeriets webbsidor sedan augusti 2007.

6 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. Överlåtelsefullmakt och det aktiebolag som skall bildas. Enligt paragrafen bemyndigas statsrådet att överlåta den egendom och de immateriella rättigheter som är i Vägverkets besittning och den affärsverksamhet som verket idkar till det aktiebolag som skall bildas samt att teckna bolagets samtliga aktier. Aktiebolagets verksamhetsområde skall omfatta service inom byggbranschen. Verksamheten skall i första hand innefatta planering, byggande och underhåll av infrastruktur. Till verksamhetsområdet skall därutöver höra industri- och miljötjänster samt trafiktjänster och till verksamhetsområdet anslutna produkter. Bolaget skall kunna bedriva verksamhet i hemlandet och även utomlands.

2 §. Villkoren för överlåtelsen. Statsrådet bestämmer vilken egendom som skall överlåtas till aktiebolaget och värdet av den samt villkoren för överlåtelsen. Statsrådet skall också bestämma om övriga arrangemang som gäller överlåtelsen av egendomen och bildandet av aktiebolaget. Värdet av den egendom som överlåts till aktiebolaget som apport beräknas uppgå till ca 230 miljoner euro och överlåtelsen skall ske när bolaget inleder sin verksamhet efter att lagen har trätt i kraft. Genom bestämmelsen möjliggörs också att det kvarstående lånet till staten inte kräver säkerhet.

3 §. Beskattning. Paragrafen innehåller bestämmelser om hur bolaget skall behandlas i skattehänseende. Enligt 1 mom. skall aktiebolaget inte betala överlåtelseskatt för i 1 § avsedd överlåtelse av egendom som apport. Enligt förslaget skall den skattefrihet som avses i bestämmelsen till sin omfattning motsvara skattefriheten enligt 43 § 1 mom. i lagen om överlåtelseskatt. Ett ansökningsförfarande förutsätts dock inte, då villkoren för skattefrihet i detta fall ostridigt kan anses gå i uppfyllelse. I 2 mom. skall som klargörande bestämmelse ingå en hänvisning till att i samband med bolagiseringen tillämpas

52 d § i lagen om beskattning av inkomst i näringsverksamhet.

4 §. Ansvar för affärsverkets förbindelser. Efter att egendomen har överlåtits till aktiebolaget skall bolaget överta ansvaret för de låne-, borgens-, service-, entreprenad-, anskaffnings- och leveransavtal samt andra liknande förbindelser som Vägverket har ingått under sin verksamhetstid och som gäller den egendom och affärsverksamhet som överlåts till aktiebolaget. Ett omnämnande av den kommande bolagiseringen skall tas in i de avtal som Vägverket ingår under slutet av året. De entreprenadavtal gällande byggande och skötsel av vägar som Vägförvaltningen och Vägverket ingått gemensamt liksom övriga avtal fortsätter att gälla på samma villkor som förut. Avtalet om färjetrafiken skall fortsätta att gälla fram till utgången av 2009, och den nuvarande trafiken med landsvägsfärjorna är därmed tryggad under bolagets två första verksamhetsår.

Gäldenärsbytet måste godtas av borgenärerna. I den mån gäldenären inte kan bytas ut och skulden överförs på aktiebolaget fortsätter staten att vara gäldenär i relation till den ursprungliga borgenären i fråga om de förpliktelser som ingåtts före bolagiseringen, och det bildas ett inbördes skuldförhållande mellan staten och aktiebolaget. Genom bestämmelsen tryggas kontinuiteten i utbudet av verksamhet och service i samband med bolagiseringen.

5 §. Personalens ställning. Paragrafen innehåller bestämmelser om personalens ställning i samband med aktiebolagsbildningen. Enligt bestämmelsen skall den personal som är anställd vid Vägverket när lagen träder i kraft övergå till anställning vid aktiebolaget. Vägverkets hela personal är anställd i arbetsförhållande, och några tjänster behöver därför inte dras in. Några uppsägningar av anställda behöver inte heller göras på grund av aktiebolagsbildningen. Den personal som är anställd vid Vägverket för viss tid när lagen träder i kraft övergår till anställning vid aktiebolaget för motsvarande tid.

6 §. Revision och bokslut. I paragrafen ingår en bestämmelse om hur affärsverkets sista bokslut skall göras och hur revisionen skall ske. Eftersom bokslutet och revisionen berör affärsverkets verksamhet, tillämpas de materiella bestämmelserna i lagen om statliga affärsverk, även om den som utför åtgärderna kommer att vara det nya aktiebolaget.

7 §. Ikraftträdande. I paragrafen föreskrivs om ikraftträdande av lagen och de åtgärder som statsrådet kan vidta när man förbereder bildandet av aktiebolaget. Lagen föreslås träda i kraft från ingången av 2008.

Det föreslås att lagen om Vägverket jämte ändringar samtidigt upphävs.

Det föreslås också att en bestämmelse om att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i

kraft. Det skall vara möjligt att göra behövliga förberedelser och arrangemang vid Vägverket redan innan lagen träder i kraft. På motsvarande sätt skall statsrådet under hösten 2007 kunna fatta beslut om bildande av bolaget, teckna aktier i bolaget, bestämma värdet av den egendom som skall överlätas, fastställa villkoren för överlåtelsen och vidta andra arrangemang.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag***Lag****om ombildande av Vägverket till ett aktiebolag**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §*Överlåtelsefullmakt och det aktiebolag som skall bildas*

Statsrådet bemyndigas att till det aktiebolag som skall bildas för att fortsätta det till kommunikationsministeriets förvaltningsområde hörande Vägverkets verksamhet överlåta den egendom och de immateriella rättigheter som är i Vägverkets besittning och den affärsverksamhet som verket bedrivit.

Aktiebolagets verksamhetsområde omfattar service inom byggbranschen. Till aktiebolagets verksamhetsområde hör därutöver industri- och miljötjänster samt trafiktjänster och till verksamhetsområdet anslutna produkter. Bolaget kan bedriva verksamhet i hemlandet och även utomlands.

När aktiebolaget bildas tecknar staten samtliga aktier.

2 §*Villkoren för överlåtelsen*

Statsrådet bestämmer vilken egendom som skall överlåtas och värdet av den samt villkoren för överlåtelsen. Statsrådet bestämmer också om övriga arrangemang i anslutning till överlåtelsen av egendomen och bildandet av aktiebolaget.

Statsrådet bestämmer vilken del av egendomen som skall sättas in i bolaget mot aktier.

Statens lån till bolaget kan stå utan säkerhet till det kapitalbelopp som motsvarar statens lån för Vägverkets egendom vid tidpunkten för överlåtelsen.

3 §*Beskattning*

Aktiebolaget är inte skyldigt att betala överlåtelseskatt för överlåtelse av egendom som avses i 1 § mot aktierna i det aktiebolag som skall bildas.

Vid inkomstbeskattningen iakttas i tillämpliga delar vad som i 52 d § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet (360/1968) föreskrivs om verksamhetsöverlåtelse.

4 §*Ansvar för affärsverkets förbindelser*

Aktiebolaget svarar för de låne-, service-, entreprenad-, anskaffnings- och leveransavtal samt andra liknande förbindelser som Vägverket har ingått under sin verksamhetstid och som gäller den egendom och affärsverksamhet som överlåts till aktiebolaget.

Statens sekundära ansvar för Vägverkets lån och andra förbindelser kvarstår.

5 §*Personalens ställning*

Den personal som är anställd vid Vägverket när denna lag träder i kraft övergår till anställning vid aktiebolaget. De som har anställts vid Vägverket för viss tid övergår till anställning vid aktiebolaget för motsvarande tid.

6 §

Revision och bokslut

På revisionen och bokslutet för Vägverkets sista verksamhetsperiod tillämpas vad som bestäms i lagen om statliga affärsverk (1185/2002) eller med stöd av den. Aktiebolaget sköter till denna del affärsverkets uppgifter.

7 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Genom denna lag upphävs lagen av den 16 juni 2000 om Vägverket (569/2000) jämte ändringar.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Statsrådet kan vidta åtgärder som avses i 1 och 2 § innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 28 september 2007

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Anu Vehviläinen*