

Tilbud

til

*Fylkeskommunene Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland,
Aust-Agder og Vest-Agder*

om overtagelse av

The logo for B&T Signaal features the letters 'B' and 'T' in a bold, dark grey sans-serif font. A stylized green ampersand (&) is positioned between the 'B' and 'T', rendered with a 3D effect and a slight shadow. To the right of the 'B&T' is the word 'Signaal' in the same dark grey sans-serif font.

B&T Signaal

Innholdsfortegnelse

1. Kort om bakgrunnen for tilbudet	2
2. Om selskapet BTS	3
2.1 Historien	3
2.2 Fakta om selskapet	3
2.3 Selskapets økonomi (konserntall)	6
3. Fremtidig organisering ved kjøp av BTS	6
3.1 Viktigste rammer fra samferdselsdepartementet	6
3.2 Dagens organisering i de nye regionene	9
3.3 Mulig organisering i region Sør/Vest	11
4. Fordeler ved å overta BTS	13
5. Verdianslag og transaksjonsform	17
5.1 Hva inngår i salget	17
5.2 Verdianslag	17
5.3 Transaksjonsform	18
6. Vedlegg	18

1. Kort om bakgrunnen for tilbudet

Dette er et tilbud til fylkeskommunene Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Aust-Agder og Vest-Agder om å overta BT Signaal AS (heretter BTS). Det kommer som følge av Samferdselsdepartementets arbeid med omorganisering av bompengesektoren i Norge og etableringen av 5 regionale bompengeselskap, hvor region Sør/vest skal etableres av de aktuelle fylkeskommuner.

Ansatte, ledelse, styre og eiere stiller seg samlet bak en overdragelse til de aktuelle fylkeskommunene.

Selskapsverdien til BTS antas å være i størrelsesorden 120 – 140 mill.kr.

En overtagelse av BTS anses som en god løsning for region Sør/vest, særlig begrunnet i følgende:

- ✓ Regionen får et selskap med bransjens laveste driftskostnader pr. passering, og samtidig et potensial for ytterligere effektivisering. Det vil være betydelige merkostnader og risiko ved å velge en annen løsning som for eksempel å etablere og bygge eget selskap for oppgavene. Kostnader for dette antas noktern å kunne utgjøre 200 – 300 mill.kr.
- ✓ Løsningen støtter samferdselsdepartementets rammer for etablering av de regionale bompengeselskapene og gir samtidig god fleksibilitet i forhold til endringer i disse rammene.
- ✓ Stabil drift i regionens bompengeselskaper sikres i overgangsfasen og muliggjør overholdelse av tidsfristen som er satt fra samferdselsdepartementet for når regionen skal være i drift (01.01.2017). Jo hurtigere det regionale selskapet er på plass, dess hurtigere vil regionen kunne realisere effektiviseringspotensialet.
- ✓ BTS er et ledende kompetansemiljø innenfor utvikling, administrasjon og drift av løsninger for innkreving av bompenger samt tilhørende tjenester. Selskapet har lenge ligget langt fremme i teknologisk utvikling på området og vil sammen med Agder Bomdrift AS utgjøre et unikt nasjonalt miljø fag- og kapasitetsmessig.

I det videre skal vi i pkt. 2 presentere selskapet BTS, i pkt. 3 vil vi redegjøre for de viktigste rammene som er satt fra samferdselsdepartementet og vise hvordan BTS kan innpasses innenfor disse rammene. Videre vil vi i pkt. 4 ytterligere beskrive fordelene ved å overta BTS og til slutt i pkt. 5 vil vi kommentere forhold knyttet til en eventuell transaksjon.

2. Om selskapet BTS

2.1 Historien

Bro- og Tunnelselskapet AS ble stiftet i 1953 etter initiativ av Fritz C. Rieber (Rieber & Søn) i samarbeid med Hordaland fylkeskommune, Bergen Kommune, lokalt næringsliv og lokale finansinstitusjoner. Selskapets formål var «oppføring og drift av bro over Puddefjorden og veitunnel fra Øijorden til Eidsvåg, samt eventuell finansiering, istandbringelse og drift av andre samferdselsanlegg».

Selskapet var i hovedsak offentlig eid frem til 2012, med Hordaland fylkeskommune og Bergen Kommune som store eiere. Hordaland fylkeskommune kjenner derfor selskapet godt. Dagens eiergruppe i Brotu Holding ble satt sammen når selskapet ble solgt i 2012 med bl.a. de ansatte (24,1%), Bergen Kommunale Pensjonskasse (15,5%) og G.C. Rieber AS (13,5) som største eiere.

Selskapet har ligget i forkant når det gjelder tekniske løsninger blant annet ved egenutviklet sentralsystem- og driftsløsninger for automatisk bompenginnkreving, AutoPASS på ferger og billettløs parkering. Blant annet leverte selskapet IKT løsning for verdens første bomring rundt Bergen, og var første aktør i Norden som leverer hele verdikjeden for bompenginnføring.

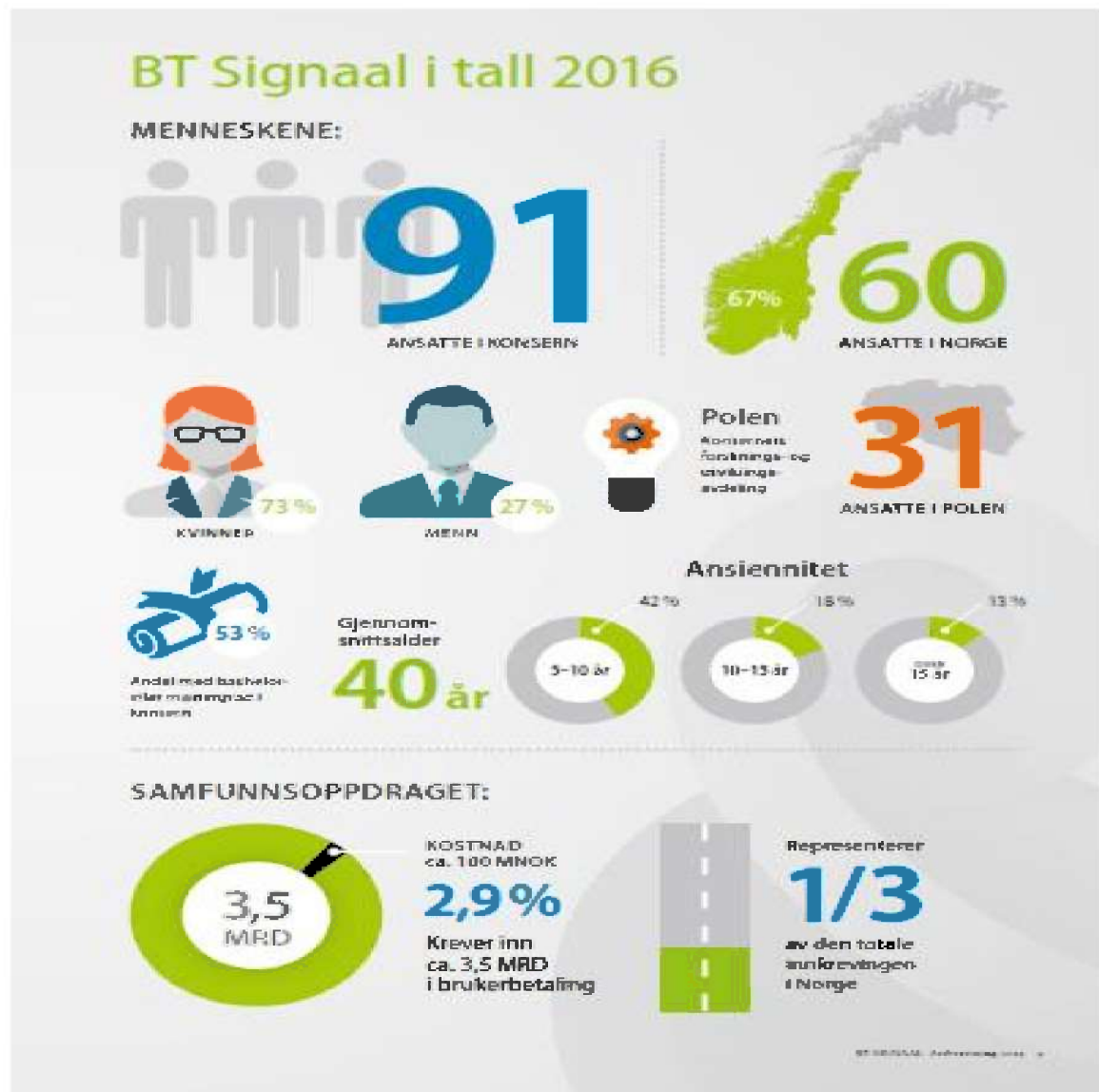
I dag drifter selskapet 25 av ca. 44 bompengeprojekter i Norge, og innfordrer totalt ca. 3,5 MRD i brukerbetaling på vegne av selskapets oppdragsgivere.

I region Sør/vest er det i hovedsak BTS og Agder Bomdrift AS som forestår driften av bompengeprojektene.

2.2 Fakta om selskapet

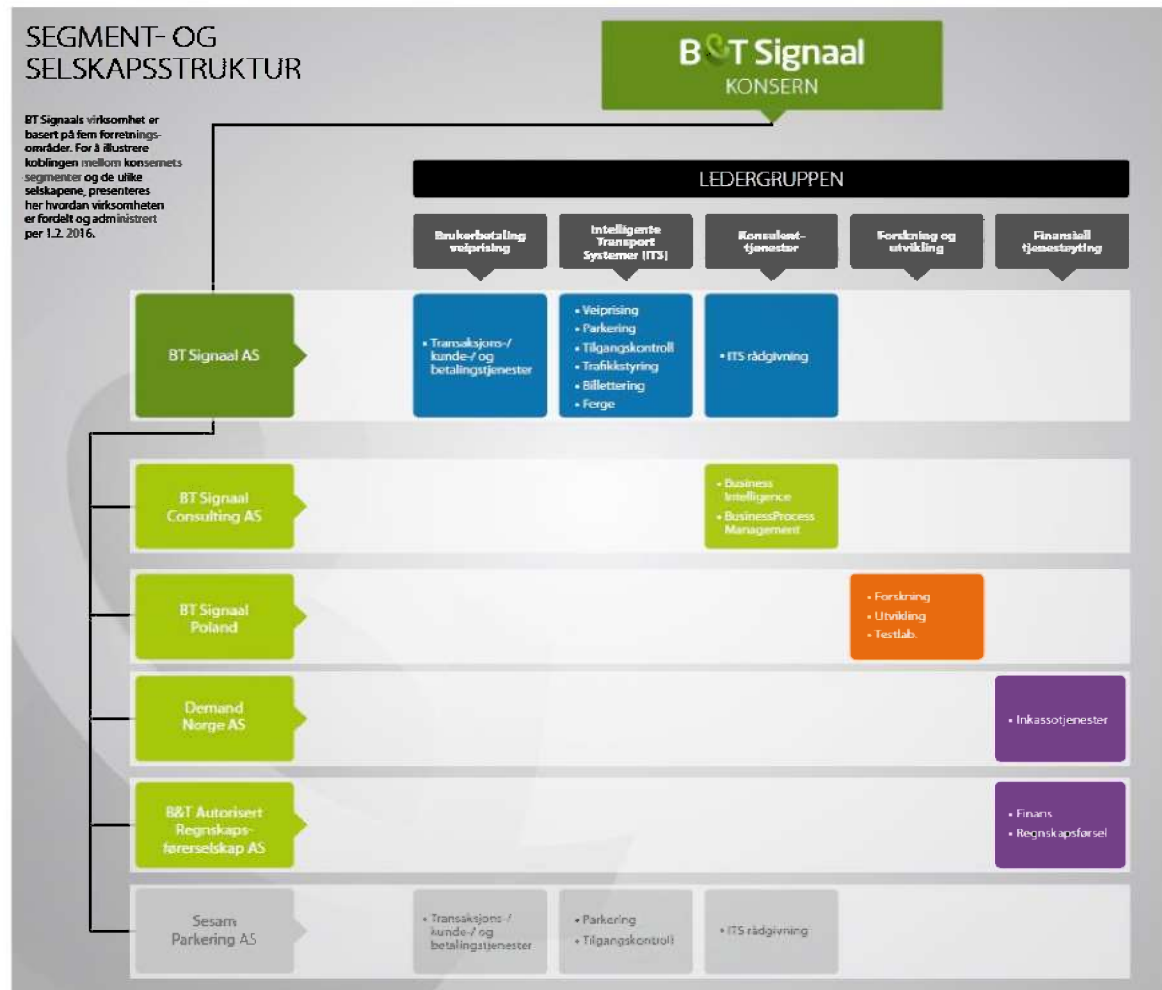
Selskapet er lokalisert med hovedkontor i Fjøsangerveien, Bergen. Under i figur 1 vises noen nøkkeltall for selskapet;

Figur 1:



BTS sin virksomhet er basert på fem områder som omfatter hele verdikjeden for effektiv og sikker innkreving av brukerbetaling. Det å ha kontroll og kompetanse på hele verdikjeden, inkludert IKT systemer, er avgjørende viktig for at BTS har en meget effektiv drift og kan levere driftstjenester med markedets laveste kostnad pr. passering. Figur 2 under viser strukturen i selskapet;

Figur 2:



Selskapet leverer tjenester og produkter til hele verdikjeden for bompenginnkreving som vist i figur 3 under.

Figur 3:



Selskapet har en stabil ledergruppe med lang fartstid i bransjen:



2.3 Selskapets økonomi (konserntall)

BTS kan vise til god soliditet og lønnsomhet de siste årene, se figur 4 under;

Figur 4:

	NØKKELTALL 2014 - 2016		
	2016*	2015**	2014
Sum driftsinntekter	108 109	102 607	114 704
EBITDA	17 061	17 354	14 390
Driftsresultat	12 754	12 720	10 463
Egenkapital i %	55,0 %	50,0 %	40,6 %

* Budsjett for 2016

**Foreløpige tall for 2015, ikke ferdig revidert

BTS har i alle år hatt gode økonomiske resultater, med unntak av i 2013 da det ble utgiftsført betydelig utviklingskostnader i forbindelse med anbudskonkurranse for nytt nasjonalt sentralsystem (CS / AutoPASS Grindgut).

3. Fremtidig organisering ved kjøp av BTS

I dette kapittelet redegjøres for de viktigste rammene som samferdselsdepartementet har skissert for omorganisering av bompengesektoren, dagens organisering i de nye regionene og til slutt hvordan region Sør/Vest kan organiseres basert på kjøp av BTS.

3.1 Viktigste rammer fra samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har i brev vedrørende omorganisering av bompengesektoren datert 08.09.2015 (vedlegg 1) lagt til grunn at fylkeskommunene går sammen om å etablere fem regionale bompengeselskap.

Det legges til grunn følgende regioner;

Øst – Vestfold, Oppland, Hedmark, Buskerud, Telemark, Akershus og Østfold

Fjellinjen – Oslo og Akershus

Sør/vest – Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder

Midt – Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag

Nord – Nordland, Troms og Finnmark

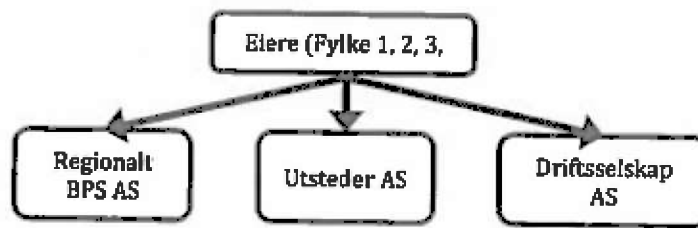
Samferdselsdepartementet har videre i brev av 29.10.2015 (vedlegg 2) lagt føringer og rammebetingelser for de fremtidige regionale bompengeselskapene.

Noen av hovedgrepene som blir skissert er;

- ✓ Det etableres ett regionalt bompengeselskap (operatør) i hver region
- ✓ Operatørrollen og utstederrollen skilles. Utsteder kan ikke eies av det regionale bompengeselskapet, men kan eies av fylkeskommunene som eier det regionale bompengeselskapet. Utsteder kan drive kommersiell virksomhet.
- ✓ Det regionale bompengeselskapet kan organiseres etter konsernmodell eller prosjektmodell. Ved valg av konsernmodellen skal datterselskapene (eksisterende og nye bompengeprosjekter organisert som AS) ikke ha operative funksjoner.
- ✓ Det regionale Bompengeselskapet kan utføre driften i egenregi eller kjøpe dette i markedet. Dersom de velger drift i egenregi kan det skje i det regionale bompengeselskapet eller i eget driftsselskap. Driftsselskapet kan ikke eies av det regionale bompengeselskapet, men kan eies av fylkeskommunene som eier det regionale bompengeselskapet.
- ✓ Det regionale bompengeselskapet skal ikke drive noen form for forretningsdrift som ikke er direkte knyttet til bompengeskjevingen. Dersom eierne ønsker å drive denne type virksomhet, må den drives av et driftsselskap som skilles ut og er organisert utenfor det regionale bompengeselskapet.
- ✓ Av brevet fremgår det at fylkeskommunenes kostnader knyttet til etablering av bompengeselskapet ikke kan dekkes av bompenger. BTS har imidlertid fått tydelige signaler fra samferdselsdepartementet om at dette vil kunne lempes på i forbindelse med etablering av region Sør/Vest.

Det betyr at dersom regionen bestemmer at de selv skal være utsteder og ha eget driftsselskap, i tillegg til det regionale bompengeselskapet, kan en regional organisering se ut som i figur 6 under, jfr. departementets brev av 29.10.2015.

Figur 6:



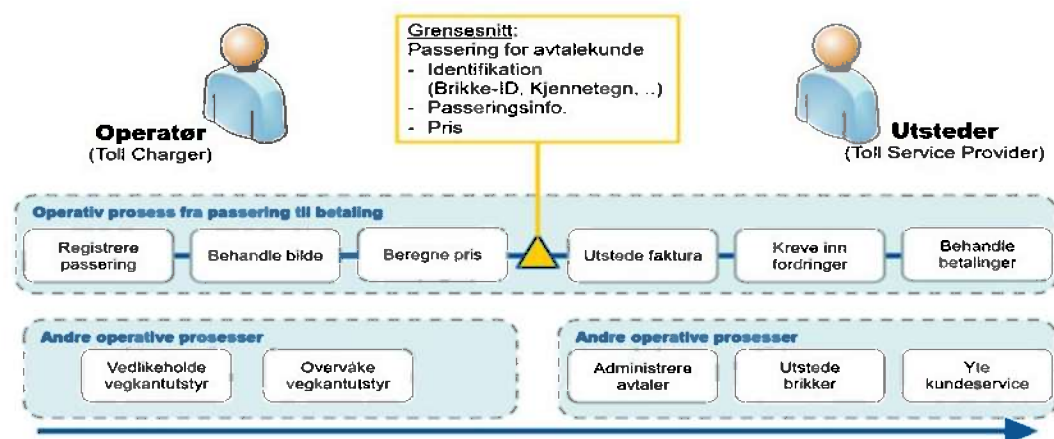
Figur 1 Regional organisering av bompengedrift ved ekstern forretningsvirksomhet

Departementet gir regionene stor frihet til å ta sine egne valg i forhold til organisering og drift av bompengedrift.

Basert på vår kjennskap har de fleste regioner planer om å utføre driften i egenregi, og at oppgavene som er tiltenkt utstederselskap og driftsselskap i en overgangsperiode vil ligge i det regionale bompengeselskapet/konsernselskapet. Dette er i hovedsak basert på at enkelte regioner allerede er posisjonert for å ha driften i egenregi, at markedet for driftstjenester har få aktører, og at alle rammer for et skille mellom selskapene/rollene ikke er på plass.

En sentral del av bompengereformen er at rollen som utsteder skal skilles fra rollen som operatør/bompengeselskap. Oppgavefordelingen er skissert i figur 7.

Figur 7:



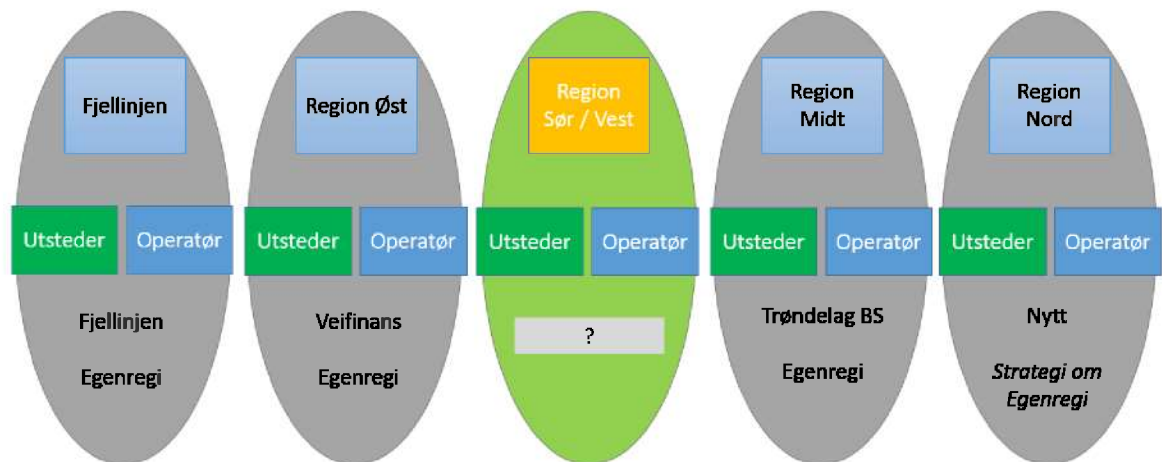
Praktiske forhold rundt skille av rollene som operatør og utsteder er ikke etablert, herunder IT infrastruktur og systemer som understøtter et slikt skille. Det antas at dette ikke vil være på plass innen 31.12.2016. I tillegg er det ikke et etablert marked

som leverer utstedertjenester pr. dags dato. Det må således finnes praktiske ordninger i en overgangsperiode.

3.2 Dagens organisering i de nye regionene

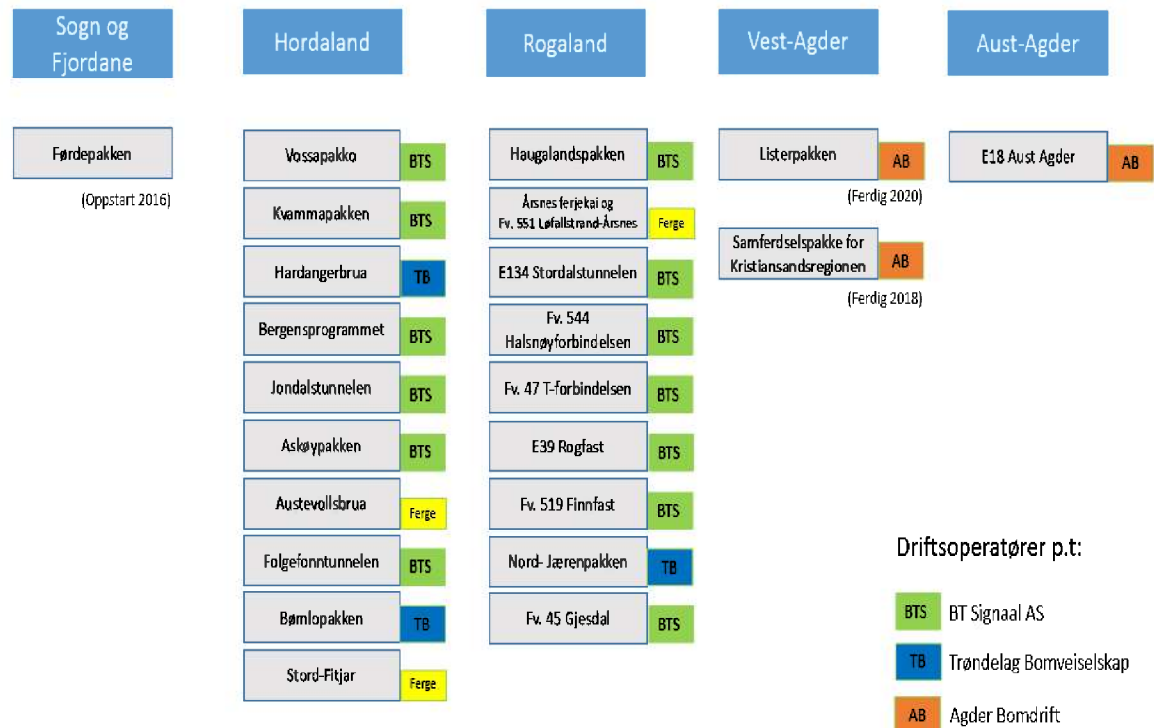
Alle regionene med unntak av Region Nord og Region Sør/vest har i dag drift i egenregi i ulike former, som vist gjennom figur 8 under;

Figur 8:



I region Sør/vest er driften konkurranseutsatt og blir i hovedsak håndtert av BTS og Agder Bomdrift, som vist i figur 9 under;

Figur 9:

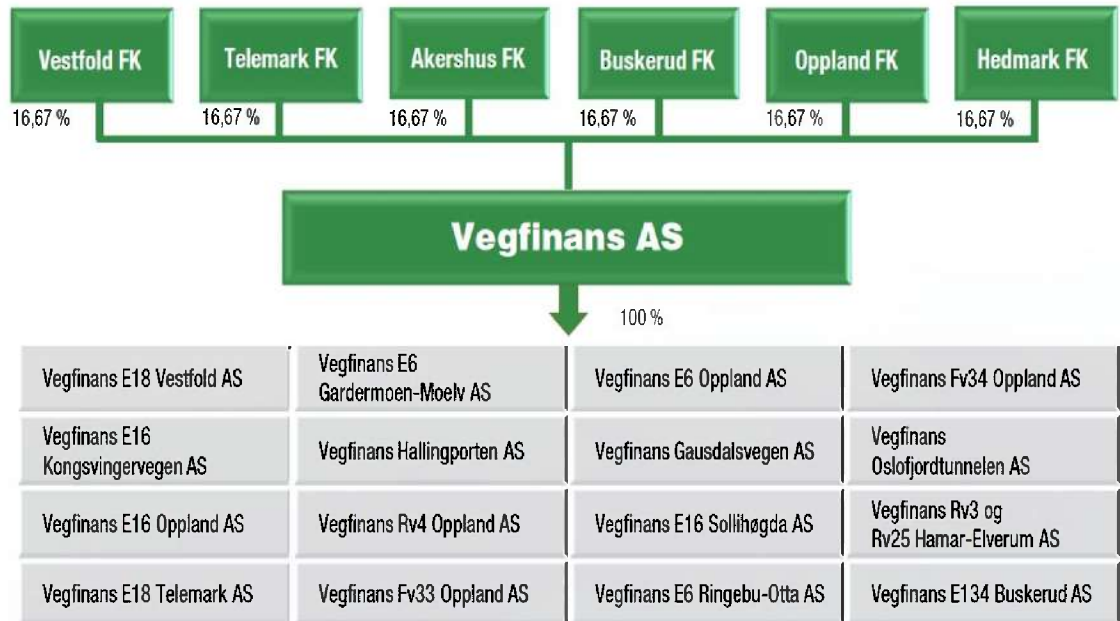


BTS håndterer i disse kontraktene alle oppgaver som nå skal løses av det regionale bompengeselskapet/operatør, utsteder og/eller driftsselskap, jfr. figuren under pkt. 3.1 figur 7.

Regionene har ennå ikke tilpasset seg rammene som departementet foreløpig har skissert vedrørende organisering. Hovedårsakene til dette er at alle rammene ikke er endelig fastlagt, og at prosessene tar tid. Særlig utfordrende er skillet mellom rollen til regionalt bompengeselskap/operatør og utstederrollen. Dagens IKT systemer klarer ikke å skille mellom rollene. Dette medfører blant annet at det er uklare forretningsprosesser mellom rollene og på tvers av regionene, det er oppdelt og uklart ansvar for kundeoppfølging av bilistene som gir betydelig merarbeid, og effektiviserende tiltak må utsettes. Mange regioner har derfor spilt inn til departementet at det må tillates en faseinndelt utskilling av utstederrollen, og at det aksepteres en konsernstruktur inntil rammene er på plass.

Region Øst kan tjene som et godt eksempel på en nåværende organisering med hovedsak drift i egenregi gjennom ett regionalt bompengeselskap etter konsernmodellen, se figur 10 under;

Figur 10:



3.3 Mulig organisering i region Sør/Vest

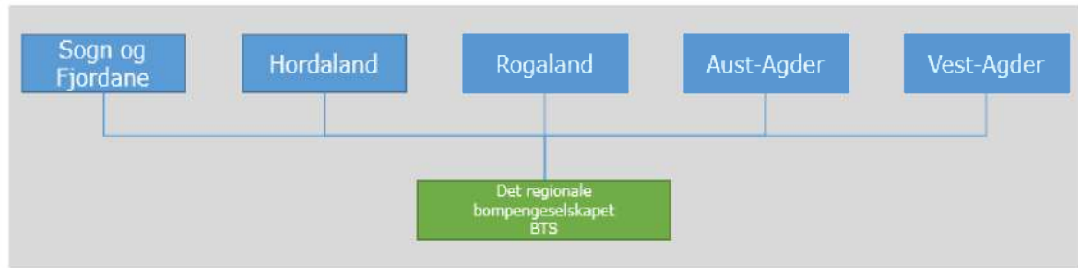
Vårt forslag til organisering i Sør Vest tar utgangspunkt i de to selskapene som drifter hoveddelen av anleggene i regionen, dvs. BTS og Agder Bomdrift AS.

Som skissert foreligger det foreløpige rammer knyttet til organiseringen av den fremtidige bompengedriften i regionene. Imidlertid er det en rekke hindringer som gjør at regionene ikke umiddelbart kan tilpasse seg de eksisterende rammene. Det vil ta tid før det kan skje. Vi anser det derfor som viktig at regionen sikrer seg god fleksibilitet i den videre prosess.

Dersom fylkeskommunene i region Sør/vest overtar hele BTS og etablerer dette som det regionale bompengeselskapet, vil de råde over et selskap som innehar alle driftsfunksjoner og hele verdikjeden som er nødvendig for å ivareta de ulike rollene i den nye organiseringen.

Region Sør/vest kan da ha følgende foreløpige organisering og eierstruktur, se figur 11 under;

Figur 11:



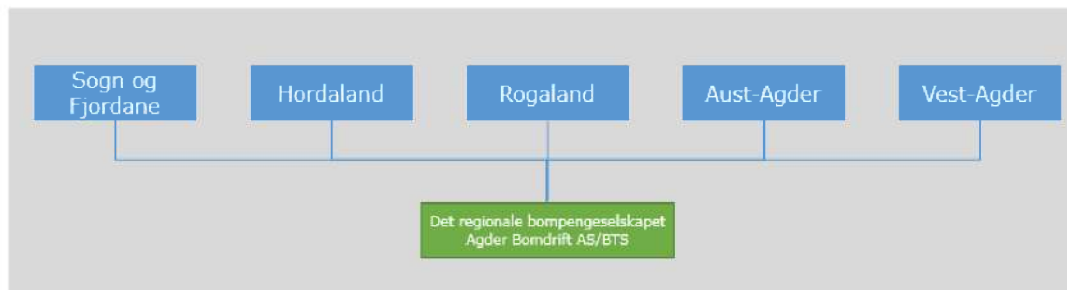
Agder Bomdrift AS er eid av Aust-Agder fylkeskommune og Vest-Agder fylkeskommune, samt kommunene Kristiansand, Farsund, Kvinesdal, Flekkefjord og Lyngdal. De driver i dag de fleste anleggene i Agderfylkene, og representerer viktig kompetanse og erfaring som regionen vil ha stor nytte av.

For å ivareta dette kan regionen etter kjøp av BTS fusjonere inn Agder Bomdrift AS. Dette forutsetter selvfølgelig enighet mellom eierfylkene i regionen og eierne av Agder Bomdrift AS.

Gjennom en slik fusjon vil kompetansen, erfaringen, lokaliseringen og arbeidsplassene i Agder Bomdrift AS bestå.

Organiseringen og eierstruktur i regionen vil da se slik ut;

Figur 12:



Region Sør/Vest vil da ha en organisering som støtter opp om departementets foreløpige rammer og samtidig gi full fleksibilitet til å tilpasse organiseringen når uavklarte forhold blir avklart, f.eks. gjennom å skille ut deler av selskapet i eget utstederselskap eller driftsselskap.

Regionen vil gjennom en slik løsning være på samme nivå som f.eks. region Øst, vist i pkt. 3.2 figur 10.

Noen sentrale premisser for organiseringen av bompengeneinnkrevingen i Norge er at det ikke skal være kryssubsidiering mellom de enkelte bompengeprojektene, og at de regionale bompengeselskapene skal være non-profit selskaper. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det regionale bompengeselskapet ikke

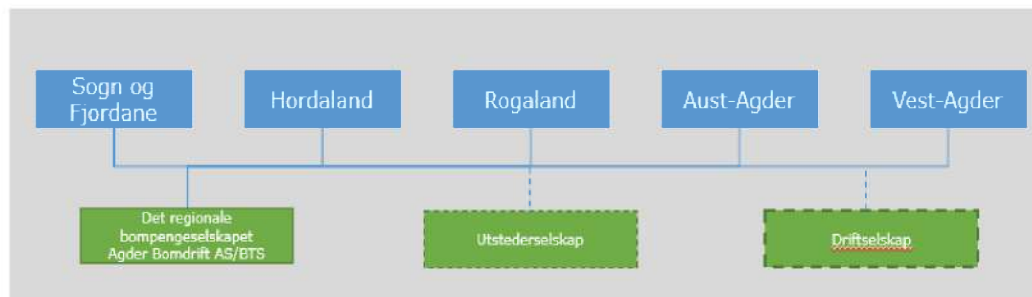
skal drive forretningsvirksomhet som ikke er direkte knyttet til bompengerevningen. BTS leverer pr. i dag tjenester til bompengeprojekter i andre regioner og andre tjenester til andre aktører som vil representere slik forretningsvirksomhet.

Som løsning har departementet sagt at dersom eierne ønsker å drive denne type form for virksomhet, må denne virksomheten drives av et driftsselskap som skilles ut og er organisert utenfor det regionale bompengeselskapet. Dvs. at slik virksomhet må legges til utstederselskap eller eget driftsselskap som vist i pkt. 3.1 fig.6.

Etter kjøpet av BTS bør en slik utskilling vurderes.

Organisering og eierstruktur i regionen kan da se slik ut, se figur 13 under;

Figur 13:



4. Fordeler ved å overta BTS

Vi vil i det følgende redegjøre for noen av de største fordelene ved kjøp av BTS.

- ✓ Regionen får full fleksibilitet til å organisere bompengerevningen på den måten som vurderes som mest fornuftig ut fra de endelige rammebetingelsene som gis. En råder fullt ut over et selskap som leverer tjenester og IKT løsninger i hele verdikjeden for bompengerevning. Regionen kan fusjonere med Agder Bomdrift AS for å sikre videreføring av den kompetanse og erfaring som ligger i dette selskapet. Regionen kan skille ut deler av det regionale bompengeselskapet i egne selskap for å kunne håndtere rollen som utsteder eller driftsselskap.
- ✓ Stabil og god drift sikres i overgangsfasen med dagens leverandører som ryggraden i det regionale bompengeselskapet. Velger regionen å etablere og bygge sitt eget selskap, blir BTS en stor leverandør av driftstjenester til regionen i en overgangsfase basert på dagens kontrakter mellom bompengeselskapene i regionen og BTS. Disse kontraktene har ulik løpetid.

- ✓ Kjøpet vil sikre at regionen kan være i drift innen 01.01.2017, som er satt som frist fra departementet. Velger regionen å etablere eget selskap, antar vi at fristen ikke kan nås.
- ✓ Kjøpet gir det regionale bompengeselskapet et stabilt arbeidsmiljø med velfungerende ledelse, organisering og infrastruktur.
- ✓ Kjøpet gir regionen et regionalt bompengeselskap med et eget CS –system (sentralsystem i AutoPASS, ett av to system i Norge). Dette er i tråd med departementets intensjoner om at ansvaret for sentralsystemet skal ligge i de enkelte regionale selskapene. BT Signaal sitt system er utviklet basert på 60 års erfaring og gir grunnlaget for en effektiv drift av bompengeneinnkrevingen og har dermed en vesentlig verdi. Sentralsystemet kan på kort tid og med enkle grep tilpasses andre viktige områder. For eksempel muligheten for bruk av systemet for å implementere miljømessige tiltak for å motvirke kritiske forurensningsnivå i storbyene (differensierte bompenger, lavutslippssoner, skille diesel/bensinbiler). Et annet eksempel er bruk av systemet for bruk av AutoPASS på ferge, noe BTS allerede i dag gjør på de to sambandene som per dags dato har innført AutoPASS. I tillegg er det muligheter i løsningen til å oppnå synergieffekter på flere andre områder knyttet til innkreving av offentlige avgifter for eksempel piggdekkavgift, parkeringsavgift og lignende. I tillegg til bruk i region Sør/Vest kan sentralsystemet tilbys til andre regioner.

Verdien av sentralsystemet kan sees opp mot årlige sentralsystemkostnader per tid. Statens vegvesens prognose for sentralsystemkostnader 2015:

Region Sør/Vest	38 159 344,-
Totalt alle regioner	101 506 800,-

- ✓ Kjøpet vil innebære en meget lav eller ingen operasjonell risiko. Tjenestene, produktene og systemene selskapet leverer er velprøvd og velfungerende og har stor kundetilfredshet.
- ✓ Kjøpet vil medvirke til å videreføre et sterkt fagmiljø med høy kompetanse på Sør/Vestlandet som har vært i fremsete av teknologisk utvikling på området.
- ✓ Kjøpet vil innebære en lav finansiell risiko. Det foreligger ingen uforutsigbare kostnader og prosjekter som kan medføre kostnadsvekst og budsjettoverskridelser.

- ✓ Kjøpet vil gi regionen et selskap med markedets laveste driftskostnader pr. passering og samtidig et potensiale for ytterligere effektivisering. Region Sør/vest hadde i 2014 en driftskostnad på kr. 1,04 pr. passering, i hovedsak basert på drift utført av BTS og Agder Bomdrift AS. Sammenliknet med andre regioner var dette svært lavt. Ved et kjøp av BTS er det foretatt beregninger som viser et realistisk mål om driftskostnad i region Sør/vest på kr. 0,75 pr. passering i 2017.

Ved egen etablering er det sannsynlig at regionen vil få et kostnadsnivå på samme eller høyere nivå som øvrige regioner har i dag. Driftskostnadene i regionen vil da øke dramatisk. En mulig merkostnad kan beløpe seg til mellom 140 og 390 millioner pr. år, se figur 15.

For å synliggjøre dette har vi først sett på driftskostnaden pr. passering for ulike regioner. Deretter har vi sammenliknet potensiell driftskostnad i 2017 og driftskostnad 2014 i region Sør/vest med sannsynlig driftskostnad i Region sør/vest basert på kostnadsnivå i de øvrige regionene.

Figur 14 under viser driftskostnader pr. passering i ulike regioner;

Figur 14:

Region	Driftskostnad per passering
Region Sør/Vest (2014)	1,04
Veifinans (2014)	1,52
Fjellinjen (2014)	1,80
(2010)	2,82

*Pris per passering er hentet fra regnskapstall fra bompengeselskapene i region Sør/Vest og fra hjemmesidene til Fjellinjen og Veifinans.

Figur 15 under viser hvilke totale driftskostnader som kan bli i Region Sør/vest basert på kostnadsnivået per passering i de sammenlignbare regionene.

Figur 15:

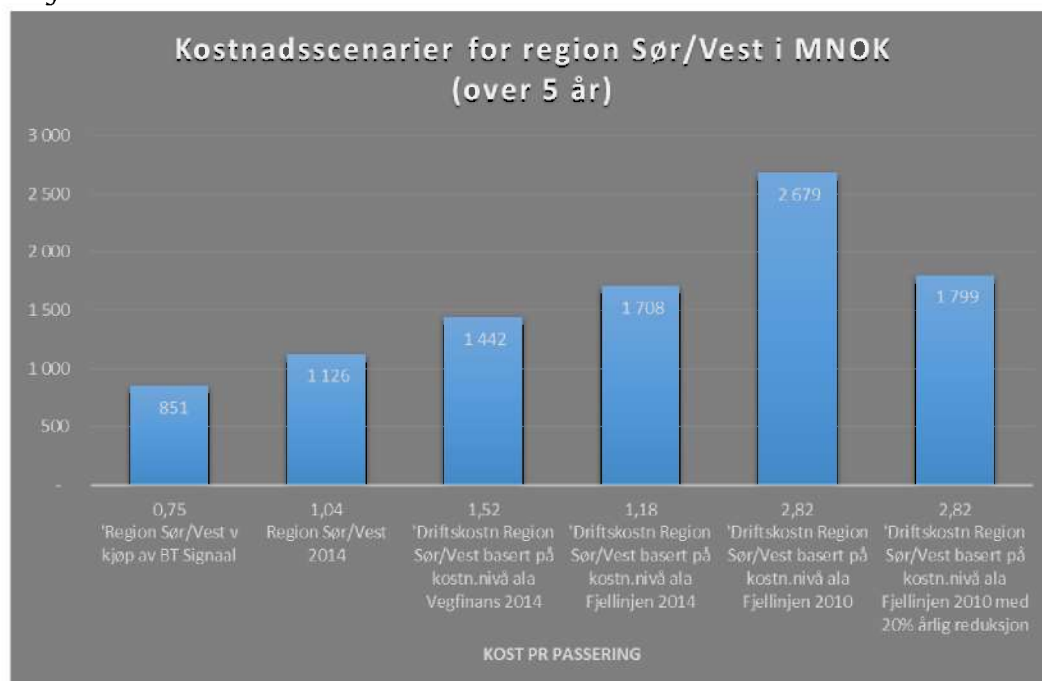
Scenarier	Drifts-kostnader potensiale Region Sør /Vest i regi BTS 2017	Drifts- kostnader Region Sør /Vest 2014	Drifts- kostnader Region Sør /Vest basert på kostnadsnivå ala Vegfinans 2014	Drifts- kostnader Region Sør /Vest basert på kostnadsnivå ala Fjellinjen 2014	Drifts- kostnader Region Sør /Vest basert på kostnadsnivå ala Fjellinjen 2010
Driftskostnader pr. passering	0,75	1,04	1,52	1,80	2,82
Totaltrafikk i Region Sør/vest	189 800 000	189 800 000	189 800 000	189 800 000	189 800 000
Totale driftskostnader	142 350 000,00	197 392 000,00	288 496 000,00	341 640 000,00	535 236 000,00
Økning driftskostnader sammenliknet med potensiale Region sør vest i 2017		55 042 000	146 146 000,00	199 290 000	392 886 000,00

*Totale driftskostnader Region Sør/vest 2014 i tabellen er basert på offisielle regnskapstall, ex. avskrivninger og finans.

*Fjellinjen 2010 – innførte automatisk bompengeneinnkreving – Dette kan sammenlignes med situasjonen om regionen skulle etablere og bygge nytt selskap.

Ved kjøp av BTS vil årlig besparelse kunne utgjøre ca. kr. 55 mill. sammenliknet med dagens kostnadsnivå i regionen. Det betyr at et eventuelt kjøp vil ha meget kort nedbetalingstid. Dessuten anses effektiviseringsgevinsten å bli langt større sammenliknet med alternativer til en slik overtagelse. Figur 16 nedenfor viser alternative kostnader over 5 år ved etablering av eventuelt nytt selskap i region Sør/vest. Kostnadsnivå på 0,75 og 1,04 for region Sør/vest ved kjøp av BTS inkluderer avdrag over 4 år med rentebelastning på 2,75 %

Figur 16:



5. Verdianslag og transaksjonsform

5.1 Hva inngår i salget

BTS har som nevnt kompetanse i hele den aktuelle verdikjeden og har lenge ligget i front når det gjelder utvikling av produkter og tjenester innenfor ITS – intelligente transportsystemer. Organisasjonen er solid med ledere og nøkkelmedarbeidere med lang erfaring og relevant kompetanse. Det vil være en fordel å holde miljøet samlet ved en eventuell overdragelse.

Før overdragelsestidspunkt vil følgende transaksjoner gjennomføres:

- ✓ Sesam Parkering AS overdras til Brotu Holding AS og inngår dermed ikke i salget.
- ✓ Eierskap til produkter/konsept for parkeringsløsninger og løsninger for adgangskontroll overdras til Brotu Holding AS, og inngår dermed ikke i salget.

BTS er dessuten i en rettstvist med Statens vegvesen vedrørende erstatning for positiv kontraktsinteresse i forbindelse med Statens vegvesen sitt kjøp av nytt CS system. BTS har vunnet saken i lagmannsretten, men avventer eventuell ankebehandling. Basert på usikkerhet knyttet til utfallet av saken, holdes både inntekter og utgifter knyttet til tvisten utenfor et eventuelt salg.

5.2 Verdianslag

En overtagelse av BTS og videreføring for å ivareta region Sør/Vest sin rolle i den nye organiseringen av bompengeneinnkreving i Norge har betydelig verdi. Som redegjort for vil eventuelle alternativer være meget kostbare og innebære høy risiko. Vi vil hevde at slike løsninger fort vil kreve investeringer i størrelsesorden mill. 200 – 300 kr.

Vi vil likevel foreslå at verdsettelse baseres på løpende inntjening i BTS. Således får kjøper / region Sør/Vest hele verdien av synergi og fremtidige besparelser. Forventning til verdi tar utgangspunkt i resultat før avskrivninger (EBITDA). EBITDA er et nøkkeltall for selskapers kontantstrøm og et meget vanlig utgangspunkt for fastsettelse av selskapsverdi. Gjennomsnittlig EBITDA i BTS konsern ligger de siste årene på ca. mill. 16,3 kr. Anvendes en nøktern multiplikator på 8 fremkommer en total selskapsverdi på mill. 130 kr. Dette er ikke en spesielt høy faktor, særlig ikke for anerkjente og veldrevne IT selskaper.

Teoretisk verdsettelse av bedrifter er krevende og spesielt vanskelig i situasjoner med store endringer i marked og rammebetingelser. Vi vil likevel hevde at et anslag for verdien av BTS på i størrelsesorden mill. 120 – 140 kr. er nøkternt både ut i fra

BTS verdi som frittstående selskap og ikke minst i forhold til verdi som regionens sentrale verktøy i ny modell for innkreving av bompenger.

Det kan nevnes at dagens eiere for 4 år siden kjøpte selskapet for mill. 73 kr.

BTS har utviklet seg betydelig siden 2012, driften er effektivisert, nye systemer og plattformer er utviklet og selskapet leverer tjenester og IKT løsninger innen flere bompengesegmenter. Dette vil si at selskapet har komplementert og forsterket selskapets kompetanse innen hele verdikjeden for bompenginnkreving, og organisasjonen er godt forberedt på å realisere store gevinster i de forestående endringene i bompengibransjen.

5.3 Transaksjonsform

Det finnes flere alternative transaksjonsformer. BTS foreslår en modell hvor det etableres en forsvarlig ekstern finansiering av BTS før overdragelse.

Detaljer i en slik struktur kan diskuteres i et eventuelt videre arbeid.

6. Vedlegg

Vedlegg 1 – Samferdselsdepartementets brev datert 08.09.2015

Vedlegg 2 - Samferdselsdepartementets brev datert 29.10.2015

Vedlegg 3 - Årsmelding BTS 2014

Vedlegg 4 - Aksjonæroversikt Brotu Holding AS