



Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB

Till näringsutskottet

Inledning

Näringsutskottet har den 29 april 2003 berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2002/03:86 Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB jämte följdmotioner. Med anledning av propositionen har följande motioner väckts:

- 2002/03:N13 av Maria Larsson m.fl. (kd),
- 2002/03:N14 av Åsa Torstensson m.fl. (c),
- 2002/03:N15 av Eva Flyborg m.fl. (fp),
- 2002/03:N16 av Mikael Odenberg m.fl. (m).

Propositionen

SJ AB är den största operatören av interregional persontrafik på järnväg i Sverige. Bolaget är helägt av svenska staten och bildades år 2001 när huvuddelen av verksamheten i affärsverket Statens järnvägar bolagiserades.

Av propositionen framgår att SJ AB befinner sig i en ekonomisk kris. Mer än hälften av bolagets aktiekapital är förbrukat. Enligt vad som sägs i propositionen har företaget inte något akut behov av likvida medel. I enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen måste dock aktiekapitalet vara återställt senast den 15 september 2003 för att undvika likvidation.

Regeringen anser det är viktigt att det finns en stabil långsiktig aktör på marknaden för persontrafik på järnväg i Sverige och bedömer att det vore till avsevärd nackdel för hela persontransportsystemet om SJ AB skulle träda i likvidation. En likvidation av företaget skulle, enligt vad som anförs i propositionen, innebära en förlust av tidigare genomförda investeringar och detta bedöms i nuvarande situation inte vara ett möjligt alternativ.

Enligt regeringens vision och målsättning för SJ AB skall bolaget vara ett modernt reseföretag som i alla avseenden och uthålligt agerar affärsmässigt och kommersiellt. Lösningen på den ekonomiska kris som SJ AB befinner sig i måste göra bolaget ekonomiskt och affärsmässigt stabilt i ett längre perspektiv. En sådan lösning skall, enligt propositionen, leda till att SJ AB kan konkurrera effektivt och på lika villkor på marknaden. Bolaget måste även uppfylla sina ekonomiska mål genom att öka sina intäkter och förse sin ägare, svenska staten, med marknadsmässig avkastning på investerat kapital. Regeringen framhåller att statens ägande i SJ AB är långsiktigt och att bolaget därför bör ges ett kapitaltillskott för att företaget skall vara livskraftigt och kunna utföra sin uppgift. Mot denna bakgrund förordas att den svaga finansiella ställningen i SJ AB stärks genom följande åtgärder:

1. SJ AB tilldelas ett kapitaltillskott på 1 555 miljoner kronor som i sin helhet används för amortering av skulder till affärsverket Statens järnvägar. För förvärv av fordonen för Mälardalstrafiken via egen balansräkning ges ett kapitaltillskott om ytterligare 300 miljoner kronor. Regeringen avser att innehålla det sistnämnda beloppet till dess att SJ AB utrett och redovisat sina ansträngningar att uppnå en operationell lease i stället för förvärv. Finansiering av kapitaltillskottet föreslås ske genom den i 2003 års ekonomiska vårproposition föreslagna ramen för kapitalinsatser i av staten hel- och delägda aktiebolag.
2. Fordringar och vissa skulder mellan SJ AB och affärsverket Statens järnvägar kvittas.
3. SJ AB ges möjlighet att i samband med tidtabellskiftet den 1 januari 2006 överlämna två olönsamma trafikeringsåtaganden, som i dag bedrivs på kommersiella grunder, till staten för bedömning om eventuell upphandling.
4. SJ AB:s åtagande att förse Rikstrafiken med fordon tas bort på så sätt att fordon som används i av staten upphandlad trafik överlämnas till marknadsvärde till affärsverket Statens järnvägar och därefter kvittas gentemot motsvarande skuld till affärsverket Statens järnvägar.
5. SJ AB ges en låneram i Riksgäldskontoret till marknadsmässiga villkor om 2 000 miljoner kronor för perioden 2004–2007, vilket innebär en ökning av låneramen med 1 000 miljoner kronor.

Motionsförslag

I motion 2002/03:N16 av Mikael Odenberg m.fl. (m) redovisas Moderaternas syn på bakgrunden till SJ AB:s nuvarande kris. Grunden till de nuvarande problemen anses vara att den gamla monopolkulturen levtt kvar inom affärsverket SJ och – efter bolagiseringen – inom SJ AB. Därefter beskrivs den kritik som riktas mot regeringens nu föreliggande förslag. Som framhållits i motion 2002/03:Fi med anledning av tilläggsbudgeten i regeringens ekono-

miska vårproposition är Moderaterna kritiska till regeringens förslag om att en extra utdelning från de statligt ägda företagen förs till ett särskilt konto i Riksgäldskontoret.

Propositionen anses vara så knapphändig att Moderaterna ifrågasätter om beredningskravet i 7 kap. regeringsformen är uppfyllt. I motionen framhålls att det undermåliga underlaget ger uttryck för en bristande respekt gentemot riksdagen och att propositionen inte kan läggas till grund för ett riksdagsbeslut. Propositionen lämnar dessutom ett stort antal viktiga frågor obesvarade. Det gäller inte minst om SJ AB:s affärsplaner är realistiska och om bedömningen av företagets kapitalbehov är rimlig. Inte heller beskriver regeringen varför det föreslagna alternativet har valts framför andra möjliga lösningar. Utan ett sådant underlag är det omöjligt för riksdagen att skjuta till mångmiljardbelopp av skattebetalarnas pengar.

Moderaterna menar att en långsiktig lösning på SJ AB:s problem kräver en långsiktig strategi för tågtrafiken, och presenterar en vision för tågtrafiken och SJ AB:s roll som bl.a. innebär en avreglering av tågtrafiken och en avveckling av det statliga ägandet i SJ AB.

Folkpartiet liberalerna refererar i sin motion 2002/03:N15 av Eva Flyborg m.fl. (fp) till motion 1999/2000:T11 (fp) som väcktes i samband med omvandlingen av Statens järnvägar till aktiebolag där en rad principskäl anfördes mot statliga bolag, bland annat att staten skall sätta upp spelreglerna, men inte spela själv. I propositionen framkommer orsaker till SJ AB:s finansiella problem. Här menar Folkpartiet att riskerna och svårigheterna med att genomföra processen underskattades och att man inte lyckades anpassa verksamheten till den nya verklighet i vilken den skulle bedrivas.

Information, som kan vara avgörande för riksdagens bedömning av SJ AB:s finansiella ställning på längre sikt, bedöms vara affärshemligheter inom bolaget och kan därför inte ingå i det offentliga beslutsunderlaget. Propositionens beslutsunderlag ger inte stöd för slutsatsen att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att lösa SJ AB:s strukturella och finansiella problem.

Folkpartiet ifrågasätter därför åtgärderna och deras lämplighet och yrkar att propositionen bör avslås. SJ AB träder då i likvidation senast den 15 september 2003. I motionen menar Folkpartiet att det kommer att finnas tid till att förbereda omstruktureringen och att ingen skall behöva oroa sig för att tågen slutar gå den 16:e september 2003. Av motionen framgår vidare att all tågtrafik bör avregleras och att regeringen bör återkomma med en strategi för rekonstruktion av försäljning av SJ AB. Regeringen bör vidare, enligt motionen, se över Rikstrafikens uppdrag och flytta över uppgifter från SJ AB till Rikstrafiken.

Kristdemokraterna framhåller i motion 2002/03:N13 av Maria Larsson m.fl. (kd) att formerna för den statliga bolagsförvaltningen måste förändras på ett sådant sätt att riksdagens partier kan ges en ökad insyn. Motionärerna kritiserar att riksdagens ledamöter endast tre dagar innan motionstiden löpte ut fick bakgrundsmaterial överlämnat, som det ej funnits möjlighet att ta ställning till tidigare. I motionen riktas vidare kritik mot regeringen för dess förvaltning av

statliga bolag i allmänhet och förvaltningen av SJ AB i synnerhet. Bristen på ägarstyrning, ledning och kontroll från regeringens sida har varit omfattande, och inga effektiva insatser har gjorts från Näringsdepartementets sida för att få styrelsearbetet att fungera eller för att skapa ett stabilt ledarskap i bolaget.

I motionen yrkar Kristdemokraterna på avslag på regeringens proposition på grund av att de åtgärder regeringen föreslår är otillräckliga för att göra SJ AB ekonomiskt och affärsmässigt stabilt på ett konkurrensneutralt sätt. Dessutom anges att propositionen har stora brister och att den i princip helt saknar de konsekvensanalyser som behövs för att riksdagen skall kunna bedöma riktigheten i regeringens förslag. Motionen presenterar ett åtgärds paket för att komma till rätta med både SJ AB:s ekonomiska problem och de strukturproblem som finns på den svenska järnvägsmarknaden. I åtgärds paketet ingår bl.a. en eftergift av den leasingfordran som staten, genom affärsverket Statens järnvägar, har på SJ AB, fortsatt avreglering av järnvägstrafiken, bildandet av ett fristående vagnbolag och riktlinjer för framtida trafikupphandling.

I motion 2002/03:N14 av Åsa Torstensson m.fl. (c) menar Centerpartiet att med tanke på omfattningen och inriktningen på stödet samt på konsekvenserna för järnvägs- och transportmarknaden som helhet har regeringen presenterat ett för dåligt underlag för riksdagen att fatta beslut utifrån. Likaledes finns det alltför dåligt beskrivet vad som egentligen är regeringens avsikter med SJ AB och järnvägsmarknaden i det längre perspektivet. Om riksdagen skall kunna fatta ett väl övervägt beslut krävs ett bättre beslutsunderlag. Centerpartiet yrkar därför avslag på propositionen i dess nuvarande utformning och begär i stället att regeringen skall återkomma med en ny proposition i ärendet.

Centerpartiet föreslår att det i den nya propositionen ges möjlighet att se över om det går att bredda ägandet i SJ AB samt att regeringen belyser om det går att sälja delar av eller hela Green Cargo AB. Motionen lyfter även fram krav på en stegvis konkurrensutsättning av all persontrafik på den svenska järnvägsmarknaden samt tydliga direktiv från ägaren om krav vad gäller affärsmässighet samt förväntningar på SJ AB:s verksamhet. Därutöver föreslår Centerpartiet att en oberoende granskning genomförs av hur staten skött sitt ägande i SJ AB.

Utskottet

Transportpolitisk bakgrund

Ända från järnvägens början har byggande och drift av järnvägar varit en angelägenhet för staten och därmed en politisk fråga. Som framgår av följande översiktliga sammanställning har också järnvägstrafikens ekonomiska situation varit föremål för återkommande riksdagsbeslut med ekonomiska rekonstruktioner och införande av olika stödsystem. När det gäller synen på konkurrensen på järnvägsområdet har utvecklingen gått från ett utgångsläge med viss konkurrens mellan olika bandelar till en monopolsituation för att under det senaste decenniet ersättas med ett ökat inslag av konkurrens på spåren mellan olika järnvägsoperatörer.

År 1845 fick Adolf Eugène von Rosen kungligt tillstånd att bygga järnvägar. Hans bristande möjlighet att klara finansieringen av den nya tidens transportmedel var ett starkt bidragande skäl till att riksdagen den 18 november 1854 fattade beslut om att staten skulle anlägga fem stambanor i Sverige. De viktigaste motiven till statsbanorna var näringspolitiska och samhällsekonomiska. I riksdagsbeslutet talas om behovet av ett statligt engagemang för att ”undvika vingleri och planlöshet” i järnvägsbyggandet. Vad gäller järnvägens samhällsnytta anförde statsutskottet i sitt utlåtande (nr 273/1854) följande:

För framtida möjligheten häraf, torde järnvägars anläggning med skäl kunna anses såsom ett nödvändigt villkor, helst dessa i flera delar af landet utgöra det enda fullt ändamålsenliga kommunikationsmedel. Dessutom måste järnvägar äfven för den inre rörelsen, inom ett med så skiljaktiga produkter begåfvadt rike, der, i vissa orter, kommunikationerna tidtals äro nästan afbrutna, medföra högst väsentliga fördelar, och åstadkommandet deraf alltså jemväl utgöra ett bland de angelägnaste och verksammaste medlen och villkoren för denna rörelses tidenliga utveckling.

Resultatet av järnvägsfrågornas behandling i riksdagen blev att stambanorna skulle bekostas, ägas och förvaltas av staten medan ansvaret för byggande av mindre järnvägar och bibanor förutsattes ligga på privat företagsamhet. År 1856 stod de första stambanesträckorna färdiga och Statens järnvägsbyggnader, SJ, bildades.

Nästa stora järnvägspolitiska beslut togs av riksdagen år 1939. Det var ett principbeslut om att alla enskilda järnvägar skulle förstatligas. En huvudledning var de privata järnvägarnas dåliga ekonomi med eftersatta investeringar och därmed stort behov av underhåll som följd.

År 1953 tillsattes en trafikpolitisk utredning. Utredningens huvudtes var att varje trafikgren skulle bära sina egna kostnader – full kostnadstäckning. Utredningen ledde till att riksdagen fattade 1963 års trafikpolitiska beslut, vilket innebar bl.a. att fristående nedläggningsprövningar skulle göras av varje, för nedläggning aktuell, bandel. Kostnaderna för SJ att driva järnvägarna blev allt

högre och förlusterna ökade. SJ kompenseras emellertid av staten för detta. Allt större protester mot järnvägsdöden ledde till ett stopp för nedläggningar 1972.

Genom *1979 års trafikpolitiska beslut* lanserades principen om marginalkostnadsprissättning. För järnvägens del innebar detta att SJ fick en statlig kompensation för att kunna tillämpa en prissättning inom persontrafiken som närmade sig marginalkostnaden. Kompensationen erhöles i form av minskade avskrivningskrav. Problemet hur det snabbt växande underskottet skulle finansieras löstes dock inte.

Sex år senare kom det s.k. *1985 års järnvägspolitiska beslut*, vilket bl.a. innebar att bankostnaderna avgränsades från trafikostnaderna i SJ:s redovisning. Vidare infördes banavgifter internt inom SJ. Dessa skulle täcka alla bankostnader. Alla dittills gjorda investeringar i banan skrevs ned till noll.

Genom *1988 års trafikpolitiska beslut* delades SJ in i ett affärsverk, med ansvar för tågtrafiken, och ett banverk, med ansvar för infrastrukturen. Den s.k. vägtrafikmodellen infördes, som innebar att staten genom Banverket övertog ansvaret för infrastrukturen. SJ skulle betala avgifter för nyttjandet. Det bestämdes att järnvägens avgifter skulle baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader, men med visst tillägg för att täcka en del av de fasta infrastrukturkostnaderna. Vidare beslutades att staten skulle upphandla viss interregional trafik som inte var företagsekonomiskt lönsam. SJ skulle rekonstrueras ekonomiskt och koncentrera sin affärsverksamhet till järnvägstrafiken. Ett steg mot konkurrens på järnvägsnätet togs i och med att trafikhuvudmännen i länen fick trafikeringsrätten för persontrafik på ett 20-tal sidolinjer av regional karaktär, vilka kallades för länsbanor.

År 1992 beslutade riksdagen att angelägen interregional men olönsam persontrafik på stommätet skulle kunna upphandlas i konkurrens.

År 1994 beslutade riksdagen att införa fri konkurrens på järnvägen fr.o.m. 1995. Detta beslut upphävdes dock efter ett regeringsskifte innan det trätt i kraft. På hösten 1995 kom ett reviderat beslut om utökad konkurrens fr.o.m. juli 1996 som innebar att det statliga bannätet öppnades för konkurrens inom godstrafiken, dock med viss företrädesrätt för av SJ tidigare etablerad trafik på vissa sträckor med stora godsflöden. Samma år fick trafikhuvudmännen utökade rättigheter att bedriva persontrafik på stombanor inom sina respektive län.

Genom *1998 års transportpolitiska beslut* sänktes banavgifterna för järnvägen till en nivå som mer än tidigare uppgavs motsvara marginalkostnaderna. Vidare avreglerades den långväga busstrafiken samtidigt som en ny myndighet, Rikstrafiken, inrättades. Rikstrafiken skulle sköta upphandlingen av den samhällsekonomiskt motiverade interregionala kollektivtrafiken på transportområdet, bl.a. när det gäller järnvägar.

Den senaste stora förändringen för järnvägen kom vid årsskiftet *2000/01* då huvuddelen av verksamheten i affärsverket SJ ombildades till tre fristående aktiebolagskoncerner. De tre moderbolagen i de nya koncernerna är SJ AB, som ansvarar för persontrafiken, Green Cargo AB, som ansvarar för godstra-

fiken och AB Swedcarrier, ett holdingbolag. Det kvarvarande affärsverket SJ förvaltar viss kvarvarande egendom och åtaganden som gäller bl.a. leasing- och leasehold-åtaganden, fastigheter, personal, järnvägsmuseum samt åtaganden avseende Citytunneln i Malmö.

Riksdagens ställningstagande i samband med SJ:s bolagisering

Riksdagen beslutade den 31 maj 2000 att affärsverket Statens järnvägar skulle ombildas till aktiebolag (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). Som motiv för den förändrade verksamhetsformen anförde regeringen att de svenska, nordiska och europeiska marknaderna för järnvägs- trafik var föremål för avsevärda strukturella förändringar, vilka ledde till ökad konkurrens. Under rådande omständigheter var det viktigt att Statens järnvägar kunde anpassa såväl organisation som arbetsmetoder till den förändrade situationen. Statens järnvägars blandning av affärsverk och bolag framstod som mindre ändamålsenlig.

Regeringen har därefter i skrivelse 2001/02:141 Redogörelse för bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar lämnat en redovisning av hur riksdagsbeslutet har genomförts samt viktiga frågeställningar som behandlats i samband därmed. I skrivelsen anges att syftet med den genomförda ombildningen av affärsverket Statens järnvägar till aktiebolag var att skapa verksamheter som bättre tillgodoser kundernas krav på service, ge koncernen en enhetlig juridisk struktur, underlätta effektivisering och rationalisering samt möjliggöra en anpassning av verksamheten till den fortgående internationaliseringen inom transportmarknaden. Vägledande vid omorganisationen har varit fyra principer, nämligen konkurrensneutralitet, fokusering på kärnverksamheten, insyn i verksamheten samt möjligheter till god framtida styrning och kontroll.

Med anledning av skrivelsen konstaterade trafikutskottet i sitt betänkande våren 2002 att det är viktigt att ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem åstadkoms (bet. 2001/02:TU14) i enlighet med det av riksdagen beslutade transportpolitiska målet. Detta förutsätter bl.a. en konkurrenskraftig järnvägstrafik för både personer och gods. Järnvägens infrastruktur måste utvecklas och järnvägstrafiken anpassas till kundernas behov. Trafiken måste också vara företagsekonomiskt lönsam för järnvägsoperatörerna.

Utskottet erinrade vidare om att målet med bolagiseringen av SJ var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit. För det första verksamhetsåret, 2001, konstaterade utskottet dock att såväl SJ AB som Green Cargo AB visade ekonomiska underskott. Utskottet noterade också att företagens skuldsättningsgrader hade ökat. SJ AB redovisade exem-

pelvis en soliditet på 8,7 %, vilket enligt bolagets årsredovisning för år 2001 innebar en hög finansiell risk.

Trafikutskottet framhöll mot denna bakgrund att fortsatta underskott försämrar företagens utvecklingsmöjligheter och riskerar på sikt även företagens möjligheter att fortleva utan kapitaltillskott. Med hänsyn till de omfattande investeringar som för närvarande görs i järnvägssystemet krävs järnvägsföretag med goda möjligheter att investera för framtiden för att möta en ökad efterfrågan. Utskottet underströk mot denna bakgrund att det är angeläget med en omsorgsfull uppföljning och utvärdering av de nya SJ-företagens ekonomiska utveckling.

Pågående utredningsarbete

Regeringen har tillkallat en särskild utredare för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn, Järnvägsutredningen (N 2001:09). Utredningen har delat sitt arbete i två delar.

I den ena delen ingår att med utgångspunkt i konsumentintresset analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg. Utredaren skall analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt i sin slutliga bedömning förorda ett alternativ. I denna del av uppdraget ingår även att se över myndighetsstrukturen inom järnvägssektorn. Utredaren skall mot bakgrund av denna översyn ange förslag avseende såväl den övergripande organisationen av myndigheterna, som ansvarsfördelningen dem emellan.

I den andra delen av uppdraget ingår att i svensk rätt genomföra de nya regler inom området som på senare tid antagits inom Europeiska gemenskapen och på internationell nivå. Detta gäller såväl det s.k. järnvägspaketet och direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska konventionella järnvägar, som den nya konventionen om internationell järnvägstrafik (Cotif). I denna del av uppdraget ingår också att göra en generell översyn av järnvägs- lagstiftningen för att modernisera denna och – om så bedöms erforderligt – anpassa den till regeringsformens bestämmelser om normgivning. I samband därmed skall utredaren även lämna förslag till sådana ändringar som är lämpliga med hänsyn till vad som föreslagits avseende organisationen inom järnvägssektorn eller mot bakgrund av att ovannämnda regleringar genomförts.

I utredningen Rätt på spåret (SOU 2002:48) har utredningen lämnat en delrapport. Utredningens slutredovisning skall föreligga senast den 14 november 2003.

Anknytande motionsförslag

Under allmänna motionstiden hösten 2002 har följande motioner väckts med anknytning till ärendet:

– 2002/03:T204 av Ulla Löfgren och Elizabeth Nyström (m),

- 2002/03:T284 av Anders Wiklund m.fl. (v) yrkande 2,
- 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. yrkandena 9 och 13,
- 2002/03:T301 av Per-Olof Svensson (s),
- 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 7 och 11–13,
- 2002/03:T359 av Håkan Larsson m.fl. (c) yrkande 2,
- 2002/03:T438 av Erik Ullenhag (fp),
- 2002/03:T456 av Per Erik Granström m.fl. (s) yrkande 3,
- 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 16,
- 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkandena 10 och 12 samt
- 2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (mp) yrkandena 18–21.

I motionerna behandlas frågor om järnvägstrafikens utvecklingsförutsättningar, regelsystem och statens ägande. Förslag framförs bl.a. om en privatisering av SJ, översyn av SJ:s nuvarande ägardirektiv, fullständig avreglering av SJ:s kvarvarande trafikeringsrätt och bildandet av ett särskilt vagnbolag i syfte att främja en ökad konkurrens på järnvägsmarknaden.

Trafikutskottet avser att behandla dessa motionsförslag i samband med att regeringen redovisar sina överväganden med anledning av den pågående järnvägsutredningens förslag om bl.a. genomförande av EG-direktiv om järnvägstrafikens reglering. Enligt vad utskottet erfarit förväntas numera den aktuella propositionen presenteras för riksdagen under andra halvåret 2003.

Trafikutskottets ställningstagande

Avslag på propositionen

SJ AB befinner sig i en ekonomisk kris. Regeringens proposition om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB bör enligt trafikutskottets mening ligga till grund för ett ställningstagande från riksdagens sida. Därmed bör näringsutskottet avstyrka motionerna 2002/03:N13 (kd) yrkande 1, 2002/03:N14 (c) yrkande 1 2002/03:N15 (fp) yrkande 1 och 2002/03:N16 (m) yrkande 1 med begäran om att riksdagen avslår regeringens proposition.

Åtgärdsförslag

Trafikutskottet anser att väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att ett långsiktigt hållbart transportsystem skall kunna utvecklas. Järnvägstrafiken skall på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och bidra till en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken.

Som framgår av redovisad transportpolitisk översikt har de institutionella förutsättningarna för järnvägstrafik förändrats i viktiga hänseenden sedan år 1988. Det innebär bl.a. att viss trafik har öppnats för konkurrens och att SJ

AB numera skall driva sin verksamhet på strikt företagsekonomiska grunder. Detta ligger i linje med gällande transportpolitiska riktlinjer som anger att en effektiv konkurrens skall främjas mellan olika trafikutövare och transportalternativ. Ett mål med bolagiseringen av SJ vid årsskiftet 2000/01 var också att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit.

Trafikutskottet har tidigare i samband med redovisningen av SJ:s bolagisering uttryckt oro för de nya SJ-företagens ekonomiska situation och förutsatt ett omsorgsfullt uppföljningsarbete. Utskottet har därefter vid utfrågningar av företrädare för SJ AB och ägaren, företräd av näringsminister Leif Pagrotsky, fått ytterligare information om den ekonomiska situationen för SJ AB. Som framgår av regeringens proposition har mer än hälften av bolagets aktiekapital förbrukats. Däremot anges i propositionen att SJ AB inte har något akut behov av likvida medel. SJ AB:s ekonomiska ställning är emellertid sådan att endast ett återställande av aktiekapitalet inte är tillräckligt. Framtida åtaganden och risker kräver ett kapitaltillskott i förening med genomförande av ett omstruktureringsprogram.

Enligt trafikutskottets mening har staten ett transportpolitiskt ansvar för att en hållbar transportutveckling byggd på en väl fungerande järnvägstrafik skall kunna uppnås i landet i enlighet med det transportpolitiska beslut riksdagen fattade år 1998. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB skall kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer och kunder. Det vore därför enligt utskottets mening inte hållbart att försätta SJ AB i likvidation. Utskottet föreslår därför att näringsutskottet avstyrker motion 2002/03:N15 (fp) yrkande 4 om att SJ AB skall träda i likvidation.

Trafikutskottet anser det viktigt att åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB görs med utgångspunkt från resenärernas intresse, de transportpolitiska effekterna samt statsfinansiella och andra ekonomiska hänsyn. Valet av åtgärder för att rekonstruera SJ bör vidare stå i samklang med de ställningstaganden som kan bli följden av den pågående järnvägsutredningen som har till uppgift att bl.a. analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg. Som redovisats tidigare ingår i utredarens uppdrag att överväga flera av de frågor som nu förts fram motionsledes om bl.a. järnvägstrafikens reglering, fordonsförsörjning och trafikupphandling.

Enligt utskottets mening bör fortsatta överväganden om järnvägstrafikens framtida utveckling grundas på ett omsorgsfullt utredningsarbete. Utskottet anser därför inte att det är lämpligt att riksdagen i detta sammanhang tar ställning till de olika förslag som förts fram om järnvägstrafikens reglering, fordonsförsörjning, trafikupphandling m.m. I avvaktan på att det pågående utredningsarbetet slutförs bör därför aktuella motionsförslag avstyrkas.

Trafikutskottet har därmed ingen erinran mot regeringens förslag om att dels tilldela SJ AB ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor, dels ge SJ AB en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 miljoner kronor för perioden 2004–2007 samt dels vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB. Därmed bör näringsutskottet, under förutsättning av riksdagens godkännande av förslaget i 2003 års ekonomiska vårproposition om finansiering av vissa kapitaltillskott, tillstyrka regeringens förslag och avstyrka motionerna 2002/03:N13 (kd) yrkandena 2–8, 2002/03:N14 (c) yrkandena 2–4, 2002/03:N15 (fp) yrkandena 2, 3 och 5–7 samt 2002/03:N16 (m) yrkandena 2 och 3.

Stockholm den 15 maj 2003

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Jan-Evert Rådström (m), Börje Vestlund (s), Carl-Axel Roslund (m) och Lars Lilja (s).

Avvikande meningar

1. Avslag på propositionen

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Sven Bergström (c), Jan-Evert Rådström (m) och Carl-Axel Roslund (m).

Vi anser att propositionen är undermålig. Regeringens beslutsunderlag är otillfredsställande med hänsyn till de föreslagna stödåtgärdernas omfattning och konsekvenserna för järnvägs- och transportmarknaden som helhet. Propositionen saknar också de konsekvensanalyser som behövs för att riksdagen skall kunna bedöma regeringens förslag. Beslutsunderlaget ger heller inte stöd för slutsatsen att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att lösa SJ AB:s strukturella och finansiella problem. Förslagen kan vidare strida mot EU:s regler om statsstöd samtidigt som åtgärderna snedvrider konkurrensen på järnvägsmarknaden och förhindrar en sund utveckling av järnvägsmarknaden. Den normala ärendebereidningen med inhämtande av yttranden och upplysningar från berörda myndigheter, företag och organisationer har ersatts med – som det heter i propositionen – ”samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet”. Näringsutskottet bör därför avstyrka propositionen i dess helhet. Näringsutskottet bör därmed tillstyrka motionerna 2002/03:N13 (kd) yrkande 1, 2002/03:N14 (c) yrkande 1, 2002/03:N15 (fp) yrkande 1 och 2002/03:N16 (m) yrkande 1.

2. Åtgärdsförslag

Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Carl-Axel Roslund (m).

Moderata samlingspartiet anser att det åtminstone finns två alternativa lösningar som bör utredas i rådande situation. En möjlighet är att inte göra något kapitaltillskott till SJ AB, vilket skulle resultera i en likvidation. Det är möjligt, kanske t.o.m. sannolikt, att kostnaderna för skattebetalarna hade blivit betydande, men det är ändå rimligt att regeringen redovisar detta alternativ för riksdagen. En annan möjlighet hade varit att bredda ägandet i SJ. Eftersom regeringen hävdar att kapitaltillskottet sker på marknadsmässiga grunder bör det, förutsatt att regeringens bedömning är riktig, vara fullt möjligt.

Enligt vår mening bör den akuta krisen för SJ AB följas av en strategi för företaget och för tågtrafiken. Det statliga ägandet i SJ bör avvecklas. Persontrafiken på järnvägen bör vidare avregleras i syfte att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft. Järnvägstrafiken kan då utvecklas på marknadsmässiga villkor och bli mer kundanpassad och effektiv. Självfallet måste höga krav på säkerhet och tillförlitlighet ställas på de operatörer som i framtiden trafikerar nätet. Därmed bör näringsutskottet tillstyrka motion 2002/03:N16 (m) yrkandena 2 och 3.

3. Åtgärdsförslag

Erling Bager (fp).

Folkpartiet liberalerna anser att regeringens förslag till åtgärder är otillräckliga och olämpliga. SJ bör i stället få träda i likvidation senast den 15 september 2003 och en likvidator förordnas med uppdrag att omstrukturera och sälja verksamheten under ordnade förhållanden. Det kommer därmed att finnas gott om tid för att förbereda omstruktureringen så att ingen behöver oroa sig för att tågen skulle sluta att gå den 16 september 2003.

För att utveckla järnvägstrafiken bör riksdagen besluta om en omedelbar avreglering av all gods- och persontrafik på järnväg. Därmed gynnas konkurrensen och kunderna samtidigt som sektorns modernisering och attraktionskraft på sikt ökar. Banverket bör vidare i sin policy sträva efter att främja konkurrensen på järnvägarna genom att se till att fördelningen av tåglägen genomförs på ett neutralt sätt.

Regeringen bör vidare återkomma till riksdagen med en strategi för att rekonstruera och sälja SJ AB. Verksamheter bör gås igenom och en plan upprättas där utförsäljningen ges en tydlig tidtabell. Vidare bör Rikstrafikens uppdrag ses över. Funktioner inom SJ AB som hänger samman med det nationella trafikförsörjningsansvaret för järnvägstrafiken bör överföras till Rikstrafiken, som i framtiden bör ges ett utsträckt ansvar för att upphandla tågtrafik och ansvara för trafikförsörjningen på det interregionala nätet. Rikstrafikens uppdrag bör samtidigt ses över så att konkurrensneutralitet och affärsmissighet förstärks i upphandlingen av samtliga trafiktjänster. Näringsutskottet bör därmed tillstyrka motion 2002/03:N15 (fp) yrkandena 2–7.

4. Åtgärdsförslag

Johnny Gylling (kd).

Kristdemokraterna anser att åtgärder för skapa goda ekonomiska förutsättningar för SJ AB måste vara konkurrensneutrala samt eliminera så många som möjligt av de affärsrisker som SJ AB i dag dras med. Kristdemokraterna föreslår att SJ AB:s kapitalbrist avhjälpas genom en eftergift av hela den leasingskulden som SJ AB har gentemot staten genom affärsverket Statens järnvägar. På detta sätt ges SJ AB en soliditet på nästan 40 % samtidigt som bolaget befrias från den största affärsrisk som det i dag tyngs av. Det förslag som vi presenterar för att komma till rätta med det negativa kapital som uppstår för affärsverket löser även problemet med konkurrensneutraliteten. Vidare vill vi att det skapas bättre förutsättningar för fordonsförsörjningen genom att den största delen av de fordon som finns tillgängliga på marknaden återlämnas till affärsverket Statens järnvägar. Därigenom kan alla bolag på lika villkor och till samma kostnader få tillgång till fordon samtidigt som SJ AB inte behöver bära kostnader för outnyttjade fordon. En ökande andel nya fordon är nödvändigt för att öka järnvägens konkurrenskraft och på så sätt få en tillväxt av antalet resenärer som väljer det säkra och miljövänliga transportalternativ som järnvägen är. Därutöver måste åtgärderna som vidtas bidra till att för-

bättra arbetsförhållandena för de anställda inom järnvägssektorn samt skapa goda förutsättningar för en fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden. Därmed bör näringsutskottet tillstyrka motion 2002/03:N13 (kd) yrkandena 2–8.

5. Åtgärdsförslag

Sven Bergström (c).

Centerpartiet anser att det finns alternativa och bättre sätt att rädda SJ AB än regeringens förslag. Ingenting, såsom den svenska järnvägspolitiken är utformad, kräver ett helägt statligt järnvägsbolag. Mot den bakgrunden bör möjligheterna att bredda ägandet i SJ AB skyndsamt ses över. Därmed skulle ett inflöde av nytt kapital till SJ AB kunna säkerställas utan att skattebetalarna, som i regeringens förslag, behöver stå för kostnaden.

Vidare bör möjligheterna att sälja ut hela eller delar av Green Cargo AB belysas i syfte att frigöra kapital för satsningar i SJ AB. En annan möjlig väg kan vara att efterskänka den leasingskuld som SJ AB dragit på sig. Enligt vår mening måste vidare statens räddningsaktion villkoras. Detta gäller inte minst för att minimera de negativa konsekvenserna för andra järnvägsoperatörer. Det första kravet bör vara att tillskjutna medel återbetalas till ägaren. Likaledes är det inte rimligt att SJ AB får behålla ensamrätten på delar av den lönsamma interregionala trafiken.

Centerpartiet anser därför att regeringen bör återkomma med en ny proposition i ärendet som behandlar SJ AB:s framtid samt villkoren och inriktningen för den svenska järnvägsmarknaden. Om inte en ny proposition och påföljande riksdagsbeslut hinner återställa aktiekapitalet till den 15 september 2003 bör staten som ägare utfästa en kapitaltäckningsgaranti i syfte att skapa nödvändigt rådrum.

Enligt vår mening är det vidare viktigt med långsiktiga och hållbara spelregler. Privata företag som missköts kan inte automatiskt räkna med tillskott från ägarna. SJ AB:s ensamrätt på lönsamma interregionala sträckor bör därför upphöra till förmån för en stegvis konkurrensutsatt trafik. Regeringen bör i samband med en ny proposition redovisa och belysa villkoren och inriktningen för den framtida svenska järnvägsmarknaden både vad gäller person- och godstransporter. Säkerställandet av järnvägstrafiken på olönsamma sträckor bör ske via upphandling genom Rikstrafiken.

Enligt vår mening har regeringen inte klarat av att utöva statens ägande på ett klokt och långsiktigt sätt. Detta är till förfång för såväl SJ AB som andra företag, resenärer, skattebetalare och andra järnvägs- och transportföretag. För att undvika fortsatt misskötsel bör därför, enligt Centerpartiet, en oberoende granskning tillsättas av hur staten skött sitt ägande i SJ AB. Därmed bör näringsutskottet tillstyrka motion 2002/03:N14 (c) yrkandena 2–4.