



Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag (prop. 2003/04:127) om åtgärder i Green Cargo med syfte att företaget skall utvecklas till att vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag och menar att riksdagen bör bemyndiga regeringen att vidta de i propositionen föreslagna åtgärderna. Bemyndigandet innefattar att regeringen under åren 2004 och 2005 får avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo, får förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo, får förvärva rättigheter till sådana aktier eller andra former av andelar eller får tillskjuta kapital till bolaget. Vidare innebär bemyndigandet att regeringen får vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra en omstrukturering av företaget.

Det är utskottets uppfattning att den strategi som regeringen förordar väl svarar mot de åtgärder som utskottet anser bör komma till stånd för att möta den situation som Green Cargo i dag befinner sig i och de utmaningar företaget står inför. En eventuell avyttring av hela eller delar av Green Cargo måste enligt utskottet göras utifrån affärsrättsliga grunder. Enligt utskottets mening inbegrips i detta en helhetsbedömning vari bl.a. bör invägas vad som är bäst för företaget, för fortsatta godstransporter på järnväg i Sverige och för ägarna – det svenska folket. Hänsyn bör även tas till de mål för transportpolitiken som riksdagen fastställt. Beträffande möjligheten att tillskjuta kapital framhåller utskottet att riksdagen, genom att bifalla regeringens förslag, kan säkerställa att Green Cargo ges tillräckliga finansiella resurser för att genomföra det operativa åtgärdsprogram som redogörs för i propositionen samt de investeringar som krävs för att företaget skall uppnå en långsiktigt konkurrenskraftig position.

När det gäller regeringens förslag i den del som rör finansieringen av åtgärderna i Green Cargo har utskottet i sak inget att erinra mot att riksdagen godkänner att de föreslagna åtgärderna får finansieras från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Med anledning av finansutskottets ställningstagande om förbättrad kapitalstruktur hos statliga bolag i det nyligen justerade betänkandet

2003/04:FiU21 ser utskottet emellertid det påkallat med ett klarläggande när det gäller finansieringen. Enligt utskottet bör riksdagen besluta att finansieringen av åtgärderna i Green Cargo får göras inom de ramar riksdagen fastställt skall gälla för finansiella omstruktureringar inom den statliga bolagssfären.

I en reservation (fp, kd, c) föreslås att propositionen skall avslås. Det av regeringen presenterade beslutsunderlaget är, enligt reservanternas mening, otillräcklig som grund för ett riksdagsbeslut. Beträffande förslaget till bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo förordas i en reservation (m, fp) att riksdagen skall bemyndiga regeringen att avyttra företaget medan de övriga delarna av regeringens förslag i denna del avvisas. En avyttring av företaget förordas också i en annan reservation (kd, c) samtidigt som reservanterna framlägger ett eget förslag till hur Green Cargo skall komma till rätta med sin kapitalbrist. Även förslaget om godkännande av finansieringen av åtgärderna avstyrks i två reservationer (m, fp; kd, c).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	7
Propositionen	7
Inledning	7
Beskrivning av Green Cargo AB.....	7
Marknadsutvecklingen i Sverige och Europa	8
Green Cargos position och framtida utmaningar	9
Green Cargos framtida strategi.....	10
Bemyndigande för omstruktureringsåtgärder	11
Motionerna	12
Vissa kompletterande uppgifter.....	16
Akterna i ärendet	16
EU:s statsstöds- och konkurrensregler	16
Vissa tidigare riksdagsbeslut om statliga företag	17
Förbättrad kapitalstruktur hos statliga bolag	18
Låneram för Green Cargo i Riksgäldskontoret.....	20
Green Cargos pågående åtgärdsprogram	21
Järnvägsutredningen	21
Godstågsoperatörer på den svenska marknaden	22
Bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar.....	23
Mål för transportpolitiken	23
Godstransportdelegationen.....	24
Ny järnvägslag.....	24
Utskottets ställningstagande	25
Inledning	25
Avslag på propositionen	25
Bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo AB.....	26
Finansiering av åtgärder i Green Cargo AB	28
Reservationer	30
1. Avslag på propositionen (fp, kd, c)	30
2. Bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo AB (m, fp).....	31
3. Bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo AB (kd, c).....	32
4. Finansiering av åtgärder i Green Cargo AB (m, fp)	34
5. Finansiering av åtgärder i Green Cargo AB (kd, c).....	36
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag	38

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Avslag på propositionen

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:N15 yrkande 1 och 2003/04:N17 yrkande 1.

Reservation 1 (fp, kd, c)

2. Bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo AB

Riksdagen bemyndigar regeringen att under åren 2004 och 2005

a) vidta, var för sig eller i kombination, följande åtgärder:

- avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB,
- förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB,
- förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB,
- tillskjuta kapital till Green Cargo AB,

b) vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra en omstrukturering av Green Cargo AB.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:127 i denna del och avslår motionerna 2003/04:N15 yrkande 2, 2003/04:N16 yrkandena 1–4, 2003/04:N17 yrkandena 2–10 och 2003/04:N18 yrkandena 1–4.

Reservation 2 (m, fp)

Reservation 3 (kd, c)

3. Finansiering av åtgärder i Green Cargo AB

Riksdagen godkänner vad utskottet föreslår om finansieringen av åtgärder enligt förslagspunkt 2 a. Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2003/04:127 i denna del och avslår motionerna 2003/04:N16 yrkande 5 och 2003/04:N18 yrkande 5.

Reservation 4 (m, fp)

Reservation 5 (kd, c)

Stockholm den 28 maj 2004

På näringsutskottets vägnar

Marie Granlund

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Marie Granlund (s), Per Bill (m), Ingegerd Saarinen (mp), Nils-Göran Holmqvist (s), Eva Flyborg (fp), Sylvia Lindgren (s), Maria Larsson (kd), Karl Gustav Abramsson (s), Ulla Löfgren (m), Carina Adolfsson Elgestam (s), Yvonne Ångström (fp), Åsa Torstensson (c), Anne Ludvigsson (s), Anne-Marie Pålsson (m), Lars Johansson (s), Reynoldh Furustrand (s) och Gunilla Wahlén (v).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas

dels proposition 2003/04:127 om ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar,

dels 4 motioner som väckts med anledning av propositionen.

Representanter för Näringsdepartementet har inför utskottet lämnat kompletterande upplysningar i ärendet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen *dels* bemyndigar regeringen att under åren 2004 och 2005 vidta, var för sig eller i kombination, följande åtgärder: att avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB, att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till Green Cargo AB samt att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra en omstrukturering av Green Cargo AB, *dels* godkänner att dessa åtgärder får finansieras från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag.

Utskottets överväganden

Propositionen

Inledning

I propositionen om ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar (prop. 2003/04:127) föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att Green Cargo AB skall utvecklas till att vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag.

Med anledning av förslag i propositionen om ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11) bolagiserades Statens järnvägar i december 2000. Verksamheten fördes över till tre separata statligt ägda bolagsgrupper, där Green Cargo AB, som huvudsakligen bedriver gods- trafik på järnväg, utgör ett av bolagen.

De strukturella förändringarna på den marknad Green Cargo AB verkar har fortsatt och konkurrensen har ökat. Regeringen har övervägt ett antal olika handlingsalternativ utöver det som behandlas i propositionen, däribland ordnad avveckling och likvidation.

Ärendet innefattar hantering av affärskänslig information, och ett offentliggörande skulle enligt regeringen innebära risk för betydande ekonomisk skada för staten och bolaget. Yttranden från myndigheter, sammanslutningar eller enskilda har mot denna bakgrund inte inhämtats. Däremot har underlag inhämtats från ekonomiska och juridiska rådgivare.

Propositionen grundar sig på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen, Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Beskrivning av Green Cargo AB

Green Cargo AB erbjuder nationella och internationella logistiklösningar för nordiskt näringsliv. Den dominerande delen av verksamheten utgörs av vagnslastsystemet, som motsvarar ca 70 % av bolagets omsättning inom järnvägstransporter. Systemtåg är en annan betydande del av rörelsen. Utöver järnvägsverksamhet bedriver Green Cargo även transporter med lastbil samt s.k. tredjepartslogistik. Detta innebär lagerhållning, lossning, lastning och distribution samt kontroll och ansvar för hela varu- och informationsflödet mellan kund, kundens kund och kundens leverantör. Svenska staten är ensam ägare till aktierna i Green Cargo.

År 2003 var omsättningen för Green Cargo-koncernen 6 192 miljoner kronor, och bolaget genererade ett resultat om -88 miljoner kronor. Soliditeten uppgick samma år till 11 %. I koncernen ingår de helägda dotterbolagen TGOJ Trafik AB, Nordisk Transport Rail AB och Celexor AB; CombiTrans Groupage Sweden AB avyttrades i mars 2004. Därtill finns ett antal delägda dotterbolag. Antalet anställda uppgick år 2003 till 3 512 personer inklusive anställda i de helägda dotterbolagen.

Sedan bildandet har bolaget bedrivit ett omfattande arbete med effektivisering och rationalisering av verksamheten samt anpassning till den fortgående internationaliseringen av transportmarknaderna. Trots hittills genomförda åtgärder har Green Cargo redovisat negativa resultat och såväl soliditeten som likviditeten är mycket ansträngd. Ett flertal åtgärder för att förbättra lönsamheten har identifierats, och ett arbete med att genomföra dessa pågår.

En betydande andel av Green Cargos kunder, vilka främst återfinns inom nordisk basindustri, verkar såväl inom som utanför Sveriges gränser. Av denna anledning är det av stor betydelse för bolaget att kunna erbjuda internationella logistiklösningar. Green Cargo samarbetar därför med andra logistikföretag i Europa. Av Green Cargos transporter är 35 % internationella och merparten av dessa går till eller via Tyskland.

I propositionen görs en indelning av Green Cargos kunder och kundavtal i tre olika segment med olika attraktivitet för järnvägstransporter. Det första segmentet utgörs av transporter där transporter på järnväg är konkurrenskraftigt och Green Cargo kan uppnå en tillfredsställande lönsamhet. I det andra segmentet är järnvägstransporter ibland konkurrenskraftiga men konkurrerar ofta med andra transportsätt. I det tredje segmentet är järnvägstransporter inte konkurrenskraftiga. Green Cargo har i dag affärer i alla tre segmenten, men arbetar med att vidta de åtgärder som krävs för att verka enbart i attraktiva segment.

Marknadsutvecklingen i Sverige och Europa

Sedan år 1996 sker godstransporter på järnväg i konkurrens mellan olika aktörer, och de utgör ca 24 % av allt transportarbete i Sverige. Marknaden är avreglerad, och Green Cargo verkar såväl i konkurrens, som i samverkan med andra företag i transportbranschen. Godstransporter på järnväg skall dock inte ses som en egen marknad utan som en del av den totala logistikmarknaden.

Regeringen har nyligen föreslagit fortsatta satsningar på den svenska järnvägen. I propositionen om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95) föreslås fortsatta satsningar i järnvägar med investeringar på 107,7 miljarder kronor för perioden 2004–2015. I propositionen påpekas att denna fortsatta satsning på järnvägar både stärker och motiverar en fortsatt omfattande godstrafik på järnväg i Sverige.

Även inom EU pågår ett arbete med att stärka järnvägens konkurrenskraft. Marknaden för internationella godstransporter på det transeuropeiska transportnätet har öppnats, och ytterligare EG-direktiv som syftar till att vidga marknadstillträdet och förbättra transportkvaliteten är under utarbetande.

I propositionen påpekas att avregleringen för godstransporter på järnväg inneburit nya villkor för aktörerna i branschen. I sammanhanget nämns tre viktiga drivkrafter. Den första bygger på att industriföretagen ständigt söker sätt att reducera tiden för en ny produkt att nå marknaden. Den andra utgörs av kundernas ökade försäljning över gränserna. Den tredje utgörs av kundernas ökade medvetenhet om logistikens betydelse och kostnad. Till dessa drivkrafter kommer att antalet fusioner och förvärv bland kunderna till lo-

gistikföretagen har ökat. För logistikföretagen innebär detta att de stora kunderna blir större men färre och att de erbjudna logistiklösningarna måste vara än mer konkurrenskraftiga.

Att de tre nämnda drivkrafterna haft stor påverkan på den europeiska logistikmarknaden och dess aktörer framhålls i propositionen. Kunderna söker i allt högre grad efter helhetsleverantörer av logistik tjänster. Konsekvensen är att logistikföretagen måste erbjuda mer komplexa och värdeadderande tjänster till låga priser. Den ökade internationaliseringen och kundernas behov av gränsöverskridande transporter och helhetslösningar från dörr till dörr driver marknaden och operatörernas utveckling mot gränsöverskridande samarbete och totallösningar där flera transportsätt måste kunna erbjudas och integreras. För att möta denna utveckling är större strukturella förändringar mellan operatörerna av stor betydelse för framtida framgång och konkurrenskraft, sägs det i propositionen.

Green Cargos position och framtida utmaningar

Regeringen gör bedömningen att Green Cargo, för att nå marknadsmässig avkastning och vara framgångsrikt på logistikmarknaden, behöver finna lösningar på tre utmaningar. Den första rör internationella transporter. Enligt regeringen måste Green Cargo långsiktigt säkra att bolaget kan erbjuda kunderna effektiva gränsöverskridande transporter. Bolaget kan i dag inte självt utföra transporter utanför Sveriges gränser, utan opererar på dessa sträckor genom samarbetspartner. Den andra utmaningen Green Cargo står inför är att skapa och erbjuda helhetslösningar. Bolaget behöver kunna erbjuda kunderna effektiva integrerade helhetslösningar, vilket även innebär tillgång till flera transportsätt. Den tredje utmaningen Green Cargo har att möta rör kostnadseffektivitet och investeringar. Enligt regeringen måste bolaget för att kunna bära framtida investeringar uppnå en högre kostnadseffektivitet i verksamheten. Investeringar behöver göras i exempelvis lok, vagnar, stödsystem och försäljningsnätverk för att säkerställa en god leverans kvalitet.

Som skäl för denna bedömning pekar regeringen på den situation som bolaget befinner sig i med stora strategiska och operativa utmaningar. Som redan nämnts hade Green Cargo per den 31 december 2003 en soliditet om 11 % och genererade år 2003 ett resultat om -88 miljoner kronor. Det framhålls i propositionen att betydande förbättringar av lönsamhet och effektivitet har genomförts men att ytterligare operativa och strategiska åtgärder av betydande omfattning krävs för att nå marknadsmässig avkastning. Lönsamheten och kapitalbasen är i dag otillfredsställande låga. Bolagets handlingsutrymme är starkt begränsat eftersom bolaget inte kan genomföra nödvändiga framtida investeringar, avseende framför allt lok och vagnar, samt identifierade omstruktureringar.

Green Cargos framtida strategi

Mot bakgrund av Green Cargos nuvarande position och framtida utmaningar menar regeringen att det krävs en anpassning av villkoren för bolagets verksamhet. Det är regeringens bedömning att Green Cargos framtida strategi måste baseras på tre huvuddelar, nämligen ett operativt åtgärdsprogram, en strukturell förändring samt en finansiell förstärkning.

Regeringen gör bedömningen att ett operativt åtgärdsprogram omgående bör genomföras för att stärka operationell effektivitet och ökad lönsamhet i Green Cargo. Dessa förändringsåtgärder medför initialt kostnader. Staten bör aktivt medverka till att ett operativt åtgärdsprogram och nödvändiga framtida investeringar kan genomföras genom att ställa nödvändiga medel till förfogande för att uppnå en konkurrenskraftig verksamhet. Som skäl för det framhåller regeringen att bolagets lönsamhet och kapitalbas i dag är otillfredsställande låga. Det gör att bolaget inte kan genomföra nödvändiga framtida investeringar i exempelvis lok, vagnar, stödsystem och försäljningsnätverk samt förbättra operativa rutiner och processer. Som en effekt av den svaga finansiella situationen har bolaget inte heller möjlighet att finansiera olika aktiviteter och investeringar genom att uppta lån på marknaden. Åtgärdsprogrammet syftar i ekonomiska termer till att nå ett rörelseresultat om 350–400 miljoner kronor för att ge marknadsmässig avkastning.

Vidare måste en strukturell förändring komma till stånd. För att bibehålla och öka Green Cargos konkurrenskraft som godstransportör måste, enligt regeringens bedömning, två mål uppnås. För det första måste en permanent, effektiv och konkurrenskraftig lösning för internationella transporter skapas. För det andra måste ett kunderbud som innebär en helhetslösning av kundens transport, från dörr till dörr, tas fram. Enligt regeringen uppnås detta på bästa sett genom sammanslagning med, eller försäljning till, en annan godstransporterande aktör som kan erbjuda ett brett tjänsteutbud och som ger möjlighet att, på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt, nå destinationer utanför Sveriges gränser. Regeringen påpekar att den samarbetsform som företaget i dag har med andra godstransportörer inte är tillräckligt stabil för att genomföra betydande investeringar. Konsekvenserna av att inte genomföra denna strategi medför sannolikt en betydande neddragning av Green Cargos verksamhet. Enligt regeringen finns det betydande kostnads- och intäktssynergier som kan realiseras vid ett samgående med rätt förutsättningar, synergier som Green Cargo inte på egen hand kan realisera. Staten och Green Cargo är i dag uppvaktade av både industriella och finansiella aktörer som tillsammans med Green Cargo vill verka för skapandet av en stark aktör såväl operationellt som strategiskt och finansiellt på den svenska och europeiska marknaden. Regeringen anser att det finns starka skäl för staten att delta i en diskussion och verka för en långsiktig strukturell lösning för Green Cargo.

Därtill gör regeringen bedömningen att det finns behov av en finansiell förstärkning av bolaget. För att uppnå en långsiktig konkurrenskraftig position behöver Green Cargo ha tillräckliga finansiella resurser för att genomföra ett operativt åtgärdsprogram och framtida investeringar. Regeringen påpekar

att omfattningen av det finansiella behovet vidare påverkas av Green Cargos framtida ägarstruktur. I propositionen redogörs bl.a. för bolagets nuvarande ekonomiska situation och vilka långsiktigt nödvändiga investeringsnivåer som krävs.

Regeringen framhåller att de redovisade negativa resultaten över åren har minskat bolagets eget kapital. År 2003 uppgick det egna kapitalet till 358 miljoner kronor. Samtidigt är verksamheten kapitalintensiv. Utifrån information och analyser från såväl bolaget som oberoende rådgivare gör regeringen bedömningen att det långsiktiga investeringsbehovet uppgår till 300–350 miljoner kronor per år. Dagens avskrivningar och kapitalstruktur reflekterar inte en långsiktigt hållbar investeringsnivå. En avskrivningsnivå som korrekt reflekterar investeringsbehovet bör uppgå till ca 300–350 miljoner kronor per år (216 miljoner kronor år 2003). Samtidigt bedöms rörelseresultatet behöva uppgå till minst 350–400 miljoner kronor för att ge marknadsmässig avkastning (–2 miljoner kronor år 2003). Bolagets nettoinvesteringar uppgick till 249 miljoner kronor år 2003. Den relativt låga investeringsnivån kommer att behöva höjas framöver då bolaget står inför en period av större investeringar. Kostnaden för att genomföra åtgärdsprogrammet bedöms uppgå till 150–200 miljoner kronor. Dessa kostnader kommer främst att belasta resultatet och kassaflödet under åren 2004 och 2005.

Även de legala förutsättningarna för ett ägarinripande med hänsyn till EG:s konkurrens- och statsstödsregler har analyserats. Regeringen påpekar att en viktig utgångspunkt har varit att eventuella ytterligare investeringar i Green Cargo skall stå i överensstämmelse med den s.k. marknadsekonomiska investeringsprincipen. Principen innebär att ett tillskjutande av kapital inte utgör statsstöd om det beviljats i en situation i vilken även en privat investerare som agerar utifrån normala marknadsekonomiska villkor skulle ha tillskjutit kapital. Om staten kan anses ha agerat på samma sätt som en privat investerare skulle ha gjort, föreligger inget statsstöd. Det är regeringens bedömning att ett eventuellt tillskjutande av kapital till Green Cargo i kombination med åtgärdsprogram och eventuella strukturella förändringar av de slag som föreslås i propositionen motsvarar sådana åtgärder som en privat investerare skulle ha kunnat vidta i en liknande situation. Vid en sammantagen bedömning rör det sig om ett affärsmässigt beteende, och den marknadsekonomiska investeringsprincipen får därför anses uppfylld, sägs det i propositionen.

Bemyndigande för omstruktureringsåtgärder

Regeringen föreslår att riksdagen skall bemyndiga regeringen att under åren 2004 och 2005 vidta, var för sig eller i kombination, följande åtgärder:

- att avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB,
- att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB,
- att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB,
- att tillskjuta kapital till bolaget.

Därtill omfattar bemyndigandet att nämnda åtgärder får finansieras från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Regeringen behöver vidare ges bemyndigande att vidta de åtgärder i övrigt som behövs för att genomföra en omstrukturering av bolaget.

I propositionen sägs att målsättningen är att Green Cargo skall vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag. Bolaget skall uppfylla sina ekonomiska mål genom att påtagligt förbättra sitt resultat, vid behov låna medel på kreditmarknaden på egna meriter och förse sin ägare, svenska staten, med marknadsmässig avkastning på investerat kapital.

För att möta en situation med bl.a. låg lönsamhet och tilltagande konkurrens är det enligt regeringen nödvändigt att genomföra den strategi i form av operativa åtgärder, strukturella lösningar och finansiell förstärkning som redogörs för i propositionen.

Regeringen menar att det operativa åtgärdsprogrammet omedelbart måste inledas för att förbättra bolagets lönsamhet. Nödvändiga investeringar måste göras för att förbättra kunderbudande, säkerhet och leveranskvalitet. Detta måste ske oberoende av ett eventuellt förändrat ägande i bolaget. Vidare måste strukturella förändringar ske för att förbättra bolagets konkurrensmöjligheter.

Som ensam ägare till Green Cargo har staten att ta ansvar för att bolaget ges förutsättningar att utveckla sin verksamhet på ett sådant sätt att det blir konkurrenskraftigt. Staten behöver som ägare skapa förutsättningar för en strukturell förändring samt en finansiell förstärkning. För att skapa dessa förutsättningar bör regeringen ges möjlighet och finansiella förutsättningar att vidta de omstruktureringsåtgärder för vilka riksdagens bemyndigande begärs.

På tilläggsbudget i 2004 års ekonomiska vårproposition har regeringen föreslagit att den även under år 2004 får utnyttja ett särskilt konto i Riksgäldskontoret för att till detta föra medel för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. För att genomföra den strategi som redogörs för i propositionen och för att skapa nödvändigt utrymme för att kunna genomföra de åtgärder som regeringen föreslår behöver medel kunna tas i anspråk från detta konto.

Motionerna

Sammanlagt har fyra motioner väckts med anledning av propositionen.

Företrädare för Moderata samlingspartiet förordar i motion 2003/04:N16 att riksdagen bemyndigar regeringen att under åren 2004 och 2005 avyttra hela aktieinnehavet i Green Cargo eller att avyttra företaget i delar på ett sådant sätt att en god konkurrens på transportmarknaden gynnas. I motionen framhålls att avyttringen av bolaget inte får medföra minskad konkurrens på transportmarknaden. Då bolaget svarar för ca 80 % av godstransporterna på järnväg bör övervägande göras om att avyttra företaget i delar för att främja en god konkurrens, även om detta skulle leda till lägre intäkter vid försäljningen. Vidare bör riksdagen avslå regeringens begäran om ett bemyndigande att

förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo samt att tillskjuta kapital till Green Cargo. Motionärerna vill avveckla det statliga ägandet i Green Cargo men inte ersätta det med ett delägarande i ett annat företag eller en annan företagsgrupp. Också ett tillkännagivande med denna innebörd begärs.

Riksdagen bör även avslå regeringens begäran om ett godkännande av finansieringen av åtgärderna i Green Cargo från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Motionärerna menar att det är oacceptabelt att ett kapitaltillskott görs genom att dränera andra statliga bolag på kapital via kontot hos Riksgäldskontoret. Samtidigt vill motionärerna inte kategoriskt avvisa behovet av ett kapitaltillskott till bolaget. För att på bästa sätt tillvarata skattebetalarnas intressen kan det eventuellt krävas att vissa investeringar görs i företaget innan en avveckling av statens ägande sker, sägs det i motionen. Ett eventuellt kapitaltillskott skall emellertid ske inom ramen för den normala budgetprocessen. Skulle en avveckling av ägandet i Green Cargo förutsätta, eller underlättas av, att staten förvärvar aktier eller andelar i det förvärvande bolaget är motionärerna inte heller avvisande till detta, under förutsättning att sådana aktier eller andelar snarast avyttras. Riksdagen bör dock begära att regeringen återkommer med ett fullödigt beslutsunderlag till riksdagen om en avyttring av aktieinnehavet i Green Cargo skulle underlättas, eller om villkoren för en sådan avyttring skulle bli mer gynnsamma, om regeringen ges ett bemyndigande att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo, att förvärva rättigheter till sådana aktier eller andelar eller att tillskjuta kapital till bolaget. I den proposition som nu förelagts riksdagen finns visserligen en bedömning av bolagets investeringsbehov, men det saknas en bedömning av utsikterna att få en rimlig avkastning på dessa investeringar. Detta gör dels att det inte finns någon möjlighet att bedöma om ett kapitaltillskott är en ansvarsfull användning av skattemedel, dels att det inte går att bedöma om ett kapitaltillskott är i enlighet med den s.k. marknadsekonomiska investeringsprincipen.

I motion 2003/04:N17 (kd, c) yrkar representanter för Kristdemokraterna och Centerpartiet avslag på propositionen. Motionärerna lyfter fram olika skäl för ett sådant beslut. De framhåller bl.a. att propositionen har stora brister och att den i princip helt saknar de konsekvensanalyser som behövs för att riksdagen skall kunna bedöma regeringens förslag. Dessa brister gör att propositionen är otillräcklig som beslutsunderlag. Vidare menar de att det är oetiskt av regeringen att av riksdagen begära en oinskränkt fullmakt att göra vad den vill med företaget. Regeringens förslag är även ett hot mot konkurrensen på den svenska marknaden för godstrafik i det fall den väljer att sälja bolaget till en stor internationell aktör. Konkurrensen, som redan i dag är starkt begränsad, skulle under sådana förutsättningar snarare försämrats ytterligare. I propositionen ges heller inget besked beträffande kapitaltillskottets storlek eller någon

närmare analys vad gäller förenligheten med den s.k. marknadsekonomiska investeringsprincipen. Regeringen förklarar inte heller hur förslaget skulle leda till socialt och ekologiskt hållbara transportlösningar. Förslagen i propositionen riskerar, enligt motionärerna, att leda till att andelen gods som transporteras på järnväg kommer att minska då det framtida Green Cargo skall verka endast i attraktiva segment. Övrigt gods kommer då att transporteras på landsväg med ökad miljöpåverkan som följd.

Mot bakgrund av motionärernas principiella inställning till statligt ägda företag har de inget att invända mot att det statliga innehavet i Green Cargo minskas. Motionärerna motsätter sig emellertid att regeringen bemyndigas att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo, eller att förvärva rättigheter till sådana aktier eller andelar.

I motionen lämnas vidare förslag till åtgärder i syfte att stärka Green Cargo och för att skapa hållbara transportlösningar. Utgångspunkterna för förslagen sägs vara att de skall vara konkurrensneutrala, eliminera några av de affärsrisker Green Cargo dras med, skapa en ökad konkurrens på den svenska marknaden för godstransporter på järnväg, främja socialt och ekologiskt hållbara transportlösningar och vara förenliga med EU:s regler om statsstöd.

För det första bör riksdagen begära att regeringen vidtar de åtgärder som föreslås i motionen för att förbättra kapitalstrukturen i Green Cargo. Motionärerna föreslår att Green Cargos kapitalstruktur förbättras genom en eftergift av hela den leasingkulden som bolaget har gentemot affärsverket Statens järnvägar. Eftergiften skall vara bunden till att Green Cargo återlämnar samtliga leasade fordon till affärsverket. Detta skulle förbättra bolagets soliditet samtidigt som det befrias från den största affärsrisken som bolaget i dag tyngs av.

För det andra måste konkurrensen öka. Detta uppnås, enligt motionärerna, inte genom en strukturaffär tillsammans med en stor internationell aktör som innefattar hela Green Cargo-koncernen. I motionen förordas i stället att hela aktieinnehavet i Green Cargo AB, TGOJ Trafik AB samt Green Cargos andelar i CargoNet AS avyttras till olika köpare mot betalning i kontanta medel. Vid försäljningen bör i första hand privata köpare eftersträvas. Riksdagen bör begära att regeringen låter genomföra avyttringar i enlighet med vad som föreslås i motionen.

För det tredje måste fordonsförsörjningen tryggas. Genom att en stor del av de dragfordon som finns tillgängliga för godstrafik återlämnas till affärsverket Statens järnvägar, förhindras att en stor aktör kan motverka att mindre konkurrenter kommer in på marknaden. Alla bolag får då tillgång till fordon på lika villkor och till samma kostnad. När de leasingavtal som i dag finns löper ut ser motionärerna ingen anledning till att staten skall fortsätta att hyra ut dragfordon på godstrafikmarknaden. Även ett tillkännagivande av riksdagen på detta område föreslås i motionen.

För det fjärde måste politiken bygga på principer som tillförsäkrar socialt och ekologiskt hållbara transportlösningar. Motionärerna menar att statens uppgift måste vara att skapa förutsättningar för att möjliggöra en ökning av

mängden gods som fraktas på järnväg. Regeringen bör därför avvakta remissbehandlingen av såväl Järnvägsutredningens som Godstransportdelegationens huvudbetänkanden innan den låser fast sig i en affär som kan få svåra konsekvenser för små och medelstora företag, för arbetare inom transportsektorn och för miljön.

För det femte bör regeringen, i enlighet med EU:s regler om statsstöd, underrätta kommissionen om de åtgärder riksdagen beslutar för att förstärka Green Cargo. Att såväl de åtgärder som regeringen föreslår som de som föreslås i motionen kan utgöra statsstöd enligt EG-fördraget påpekas av motionärerna.

Därtill bör riksdagen begära att regeringen återkommer till riksdagen med en skrivelse vari redogörs för de åtgärder regeringen vidtar till följd av riksdagens beslut i ärendet.

Företrädare för Folkpartiet förordar i motion 2003/04:N18 en avyttring av Green Cargo. Motionärerna menar dock att riksdagen bör avslå regeringens begäran om att tillskjuta kapital till Green Cargo, att få förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i bolaget eller att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i bolaget. Därtill bör riksdagen avslå regeringens begäran om ett godkännande av finansieringen av åtgärderna i Green Cargo från det särskilda kontot för statliga företag hos Riksgäldskontoret. Motionärernas grundinställning är att staten skall äga så få företag som möjligt. Statligt ägande av företag är bara motiverat när det finns ett tydligt samhällsintresse i att hålla företaget i offentlig ägo. Green Cargo är däremot ett av de företag som motionärerna anser bör säljas. I stället för att tillskjuta kapital till Green Cargo menar de att regeringen bör förbereda en försäljning av bolaget till en lämplig aktör som i sin tur kan skjuta till det nödvändiga kapital som Green Cargo behöver för att utvecklas. I motionen föreslås att riksdagen gör ett tillkännagivande med denna innebörd.

Motionärerna framhåller även att propositionen är vag på flera avgörande punkter. Det gäller bl.a. att regeringen inte redogör för storleken på kapitaltillskottet eller att regeringen inte redogör för vilken av de olika lösningarna som den främst strävar efter. Regeringen anger inte heller skälen för att staten skall vara delägare i det företag som förväntas förvärva aktier i Green Cargo. Motionärerna anser inte att riksdagen skall bemyndiga regeringen att genomföra så omfattande förändringar med så lite underlag.

Att riksdagen avslår propositionen förordas också i motion 2003/04:N15 (v). Vidare föreslår motionärerna att riksdagen genom ett tillkännagivande begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett utarbetat förslag, grundat på samhällsekonomiska helhetsanalyser, om hur Green Cargo som ett fortsatt statligt ägt bolag, kan bidra till att uppfylla de trafikpolitiska mål som riksdagen slagit fast. I motionen konstateras att regeringen begär full handlingsfrihet att avgöra framtiden för Green Cargo. Samtidigt görs bedömningen att det är högst troligt att regeringen kommer att välja något av utförsäljningsalternativa-

tiven. Det finns enligt motionärerna dock verksamheter som har ett särskilt samhällsintresse där det offentliga bör ta ett särskilt ansvar. Godstrafik på järnväg är en sådan verksamhet. I motionen påtalas att godstrafiken på järnväg har stora utvecklingsmöjligheter vilka är till gagn för miljö, regional utveckling, effektivitet och säkerhet. Det fordrar emellertid att samhället tar ett långsiktigt helhetsansvar såväl för godstrafiken i sig som för andra insatser som bidrar till att transporter styrs över från väg till järnväg.

Vissa kompletterande uppgifter

Akterna i ärendet

Utskottet begärde under motionstiden in akterna rörande propositionen om Green Cargo från Näringsdepartementet. Materialet, som är sekretessbelagt hos departementet, inkom till utskottet 11 dagar före motionstidens utgång och har därefter – med fortsatt sekretess – varit tillgängligt för utskottets ledamöter och suppleanter.

EU:s statsstöds- och konkurrensregler

Reglerna om statligt stöd återfinns i EG-fördragets artiklar 87–89. Enligt artikel 87.1 är – om inte annat föreskrivs i fördraget – stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. I artikel 88.3 anges att kommissionen skall underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder. Om den anser att någon sådan plan inte är förenlig med den gemensamma marknaden enligt artikel 87, skall den utan dröjsmål inleda visst angivet förfarande (enligt artikel 88.2). Medlemsstaten i fråga får inte genomföra åtgärden förrän detta förfarande lett till ett slutgiltigt beslut. Det nyssnämnda förfarandet innebär att om kommissionen, efter att ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, finner att stöd som lämnas av en stat eller med statliga medel inte är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87, eller att sådant stöd missbrukas, skall den besluta om att staten i fråga skall upphäva eller ändra dessa stödåtgärder inom den tidsfrist som kommissionen fastställer.

Med hänvisning till den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen gör regeringen, som redovisas i propositionen, bedömningen att ett eventuellt kapitaltillskott till Green Cargo inte utgör statsstöd. Den marknadsekonomiska investerarprincipen behandlas i kommissionens meddelande (OJ/C/307) från den 13 november 1993. Enligt detta meddelande är det nödvändigt att i varje enskilt fall fastställa om statliga kapitaltillskott till stödmotande företag görs på samma sätt som en privat aktör skulle göra, eller om statens medverkan tvärtom är motiverad av offentliga intressen och därmed bör anses som ett slags statligt ingrepp i form av myndighetsutövning. När

allmänna medel lämnas till ett visst företag måste alltså en bedömning göras huruvida en privat investerare skulle ha handlat på samma sätt. Det investerade kapitalet skall i sådant fall förväntas ge normal avkastning i form av utdelningar eller värdeökningar på investeringen.

Vissa tidigare riksdagsbeslut om statliga företag

1996 års riktlinjer

Enligt de riktlinjer som riksdagen beslutade om våren 1996 (prop. 1995/96:141, bet. 1995/96:NU26) skall följande huvudprinciper gälla för förvaltningen av statens företagsägande:

- Statligt ägda företag skall arbeta under krav på effektivitet, avkastning på det kapital företaget representerar och strukturanpassning.
- Den som utövar förvaltningen av ett statligt ägt företag skall med utgångspunkt i uppsatt verksamhetsmål aktivt följa företagets utveckling och vidta erforderliga åtgärder för att företaget skall uppfylla kraven på effektivitet, avkastning och strukturanpassning.

Vidare bemyndigades regeringen att – med vissa restriktioner – minska statens ägande i åtta namngivna företag. Därtill påpekade utskottet i sitt ställningstagande (s. 22) att detta bemyndigande inte innebar att regeringen, utan riksdagens hörande, kunde förvärva aktier i bolag i vilka staten inte äger aktier. Inte heller kunde regeringen besluta om bildande av ett nytt förvaltningsaktiebolag för statliga företag, utan godkännande av riksdagen.

Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB

Riksdagen beslöt i juni 2003 om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ (prop. 2002/03:86, bet. 2002/03:NU13). Bakgrunden var att SJ hade förbrukat mer än hälften av det registrerade aktiekapitalet och att aktiekapitalet, i enlighet med bestämmelser i aktiebolagslagen, måste vara återställt senast den 15 september 2003. Åtgärderna omfattade bl.a. ett tillskott om högst 1 855 miljoner kronor och en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 miljoner kronor under perioden 2004–2007. Liksom trafikutskottet – som hade yttrat sig i ärendet – delade näringsutskottet regeringens bedömning att åtgärder måste vidtas för att reda upp den ekonomiska krisen i SJ. Framtidsutsikterna för järnvägen som sådan får sägas vara goda, och därmed bör det finnas förutsättningar för att SJ som företag skall kunna få en gynnsam utveckling, anförde utskottet. Med hänvisning till den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen ansåg regeringen att de föreslagna åtgärderna inte var att betrakta som statsstöd i EG-fördragets mening. Utskottet fann ingen anledning att ifrågasätta denna bedömning. Syftet med åtgärderna är ju att SJ – när företagets finansiella ställning har stärkts – skall ge utdelning till staten. Staten agerade alltså på motsvarande sätt som en privat investerare med en långsiktig syn på sitt ägande skulle ha agerat. När det gäller frågan om risken för att åtgärderna skall leda till konkurrensnedvridning underströk utskottet att SJ självfallet inte skall inta någon särställning på de marknader där andra

tågoperatörer är verksamma – SJ och andra transportföretag omfattas av samma strikta konkurrensregler. Avkastningskraven skall upprätthållas. I en reservation (m, fp, kd, c) föreslogs att propositionen skulle avslås. Det av regeringen presenterade beslutsunderlaget var, enligt reservanternas mening, otillräckligt som grund för ett riksdagsbeslut.

Förbättrad kapitalstruktur hos statliga bolag

Regeringens förslag våren 2003

Regeringen föreslog i 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) att regeringen i samband med en översyn av kapitalstrukturen av statligt ägda bolag skulle få besluta om extra utdelningar om 3 miljarder kronor att tillföras ett särskilt konto i Riksgäldskontoret för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Förslaget avsåg insatser i form av ägartillskott i olika former, lån eller andra av riksdagen beslutade ändamål. Insatserna skulle vara avsedda för att vidareutveckla en väl fungerande verksamhet som kräver ytterligare kapital eller för att kunna utnyttja hembudsavtal som redan tecknats. Vidare skulle EU:s regelverk för stöd i enlighet med den s.k. marknads-ekonomiska investerarprincipen beaktas vid eventuella kapitalinsatser. Dessutom föreslog regeringen att den i undantagsfall, där beslut inte kan vänta, t.ex. under riksdagens sommaruppehåll, skulle bemyndigas avseende mindre belopp att utan dröjsmål göra nödvändiga kapitalinsatser. I dessa fall skulle riksdagens medgivande inhämtas i efterhand.

Riksdagens ställningstagande våren 2003

Finansutskottet uttryckte i sitt ställningstagande (bet. 2002/03:FiU21) att det fanns goda skäl att skapa en ordning som underlättar kapitalomstruktureringar i den statliga företagssfären genom att tillämpa specialdestination. Staten bör kunna agera på samma sätt som ett moderbolag som ger koncernbidrag till vissa dotterbolag och finansiera detta med medel från andra dotterbolag. Utskottet underströk dock att förslaget borde ges en sådan utformning att riksdagens inflytande garanteras på ett rimligt sätt och att riksdagen också ges möjlighet att utöva finansmakten på ett korrekt sätt. I likhet med vad konstitutionsutskottet förordade i sitt yttrande (2002/03:KU6y) till finansutskottet modifierades därför förslaget på ett par punkter. Vidare blev förslagens utformning anpassad till riksdagens beslutsordning för statsbudgeten, den s.k. rambeslutsmodellen.

Riksdagen beslutade i enlighet med finansutskottets förslag, vilket sammanfattningsvis innebär följande:

- Ett konto har inrättats i Riksgäldskontoret dit extra utdelningar i de statliga bolagen förs.
- Riksdagen beslutar för ett år i taget om hur stort belopp som skall tillföras kontot. För år 2003 fick kontot tillföras högst 3 miljarder kronor.

- Från kontot förs utgifter för kapitaltillskott eller utnyttjande av hembudsavtal i den statliga företagsfären. Riksdagen beslutar om utgifterna i varje enskilt fall.
- Lån till statliga bolag hanteras ej över kontot.
- Om behoven av kapitaltillskott överstiger tillgängliga medel på kontot får skillnaden tillskjutas genom att anslag anvisas över statsbudgeten. Underskott får ej uppkomma på kontot.
- Regeringen förutsätts göra en tydlig presentation varje år i budgetpropositionen av hur kontot skall finansieras och utnyttjas. Huvudprincipen bör vara att riksdagen i anslutning till det s.k. rambeslutet på hösten fattar beslut om ramarna för verksamheten genom att ange hur stort belopp som beräknas tillföras kontot under nästa budgetår. Därefter fattar riksdagen beslut i varje enskilt fall i budgetprocessens andra steg eller senare på tilläggsbudget under det löpande budgetåret om tillskotten till de statliga bolagen.

Regeringens förslag våren 2004

I 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100 s. 184) återkommer regeringen med ett förslag angående en förbättrad kapitalstruktur hos statliga bolag. Förslaget kan sägas innefatta följande punkter:

- Regeringen får besluta om användningen av de 55 miljoner kronor som enligt förslag i en annan proposition (prop. 2003/04:128) skall föras över från Fonden för den mindre skeppsfarten till det särskilda kontot i Riksgäldskontoret så att de tillsammans med behållningen på kontot, 245 miljoner kronor, skall kunna överföras till SJ AB.
- Regeringen får utnyttja kontot under år 2004 genom att tillföra kontot medel för insatser i av staten hel- eller delägda bolag på de villkor och under de förutsättningar som riksdagen tidigare fattat beslut om. Regeringen beräknar ett utrymme på 645 miljoner kronor för ytterligare kapitaltillskott år 2004, under förutsättning att extra utdelningar på motsvarande belopp tillförs det särskilda kontot.
- En kredit på högst 2 miljarder kronor knyts till kontot i Riksgäldskontoret år 2004. Om kreditmöjligheten utnyttjas av regeringen skall hela den utnyttjade krediten ha återbetalats inklusive ränta före utgången av år 2004 genom att extra utdelningar från statligt ägda företag tillförs kontot.
- Den sammanlagda ramen för extra utdelningar från de statliga bolagen som får tillföras det särskilda kontot i Riksgäldskontoret höjs därmed till 5 miljarder kronor för åren 2003 och 2004.

Regeringen ser sig föranledd att förorda att en kreditmöjlighet knyts till kontot i Riksgäldskontoret eftersom erfarenheten visat att det tar avsevärd tid att få till stånd väl underbyggda analyser av kapitalstrukturen i olika statliga bolag och att i korrekta former besluta om extra utdelningar. Behovet av att lämna kapitaltillskott kan däremot uppkomma med ganska kort varsel. I sådana situationer kan regeringen behöva ett handlingsutrymme. En lämpligt avpassad kredit knuten till kontot i Riksgäldskontoret utgör enligt regeringens mening en teknisk lösning på detta problem.

Därutöver meddelar regeringen att den avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag om ianspråktagande av medel i samband med omstrukturering av statliga bolag, där delar av återstående belopp inom ramen 5 miljarder kronor kan behöva tas i anspråk.

Vidare avser regeringen att i budgetpropositionen för år 2005 återkomma med en rapportering av det särskilda kontots finansiering och utnyttjande samt eventuella förslag om förlängning efter 2004 års utgång.

Finansutskottets ställningstagande våren 2004

Finansutskottet har i sitt nyligen justerade betänkande 2003/04:FiU21 delvis tillstyrkt regeringens förslag. Utskottet ställer sig bakom att högst 5 miljarder kronor – inklusive den tidigare medgivna ramen på högst 3 miljarder kronor – i form av extra utdelningar från de statliga bolagen får tillföras det särskilda kontot hos Riksgäldskontoret under åren 2003 och 2004. Det innebär en ökning med 2 miljarder kronor jämfört med det tidigare beslutet, samt att medel kan tillföras även under år 2004. Vidare vidhåller utskottet sitt ställningstagande från år 2003 att något underskott inte får uppkomma på kontot. I syfte att klara av situationer då behov av kapitaltillskott uppstår men medel ännu inte hunnit inlevereras föreslår utskottet att ett nytt ramanslag, Kapitalinsatser i statliga bolag, anvisas på tilläggsbudgeten under utgiftsområde 24 Näringsliv. Anslaget anvisas 1 miljon kronor och skall endast belastas om det vid tillfället för en kapitalinsats inte finns medel på kontot i Riksgäldskontoret. Enligt utskottet bör riksdagen, med stöd av 6 § budgetlagen, bemyndiga regeringen att överskrida anslaget med högst 2 miljarder kronor. Endast om överskridande av anslaget har skett skall medel från kontot i Riksgäldskontoret föras till anslaget. Anslaget nettoredovisas således. Om anslaget belastas förutsätter utskottet att hela underskottet inklusive ränta återbetalas före utgången av år 2004 genom att medel från kontot (dvs. medel från extra utdelningar) tillförs anslaget. Avslutningsvis framhåller finansutskottet att det delar konstitutionsutskottets framförda uppfattning om vikten av att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till en permanent ordning för kapitalomstruktureringen i den statliga företagssfären, om regeringen menar att erfarenheterna hittills talar för att en sådan ordning bör finnas. En reservation (m, fp, kd, c) har avlämnats. Ärendet behandlas i kammaren den 17 juni.

Låneram för Green Cargo i Riksgäldskontoret

Regeringen föreslår också i 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100 s. 181) att riksdagen godkänner att regeringen under år 2004 får besluta om låneramar i Riksgäldskontoret för Euromaint AB, Green Cargo AB, Jernhusen AB och AB Swedcarrier för åren 2005 och 2006 som sammanlagt uppgår till högst 2,3 miljarder kronor. Enligt regeringen är anledningen till att ett beslut om låneramarna för åren 2005 och 2006 nu behöver tas att det skapas en stabilitet i finansieringsförutsättningarna.

De nya SJ-bolagen har sedan år 2001 låneramar i Riksgäldskontoret. För SJ AB finns en låneram på 2 miljarder kronor för perioden 2004–2007. För de övriga fyra bolagen, däribland Green Cargo, finns en samlad låneram på 6,55 miljarder kronor för år 2004. Inriktningen är enligt regeringen emellertid att bolagen skall finansiera sig på den öppna kreditmarknaden.

Finansutskottet har i sitt nyligen justerade betänkande 2003/04:FiU21 tillstyrkt regeringens förslag att den under år 2004 får besluta om låneramar i Riksgäldskontoret för Euromaint AB, Green Cargo AB, Jernhusen AB och AB Swedcarrier för åren 2005 och 2006 som sammanlagt uppgår till högst 2,3 miljarder kronor. Enligt finansutskottet skapar den föreslagna förlängda lånemöjligheten sådan stabilitet i SJ-bolagens finansieringsförutsättningar att de marknadsmässiga avkastningskraven för dessa bolag kan upprätthållas. Ärendet behandlas i kammaren den 17 juni.

Green Cargos pågående åtgärdsprogram

I Green Cargos årsredovisning för år 2003 (s. 40) redogörs för de åtgärdsprogram som startade under åren 2002 och 2003 och som skall förbättra resultatet med 200 miljoner kronor genom såväl intäktsökningar som kostnadssänkningar. De åtgärder som nämns i detta sammanhang är följande:

- Intäktsökning genom intensifierat försäljningsarbete, bl.a. genom att erbjuda järnvägs kunder bil- och tredjepartstjänster och vice versa.
- Sänkning av administrativa kostnader genom samordning, centralisering och minskning av bolagets administrativa personalstyrka med 10 % och övriga administrativa kostnader med 20 %.
- Effektivisering av bilverksamhet genom ökat fordonsutnyttjande och en bra fördelning mellan egna och inhyrda bilar.
- Optimering av produktionsresurser genom tågdragnings och rangering för att utjämna trafikflöden under dygnet och reducera produktionstoppar.
- Ökning av antalet fyllda vagnar genom kartläggning av tomvagnsflöden för att hitta affärer på sträckor där vagnarna i dag går tomma. Dessutom skall styrningen av vagnflödena förbättras.

Järnvägsutredningen

Järnvägsutredningen fick av regeringen i uppdrag (dir. 2001:48 och 2001:116) att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Uppdraget bestod av två huvuddelar. I den ena delen ingick att med utgångspunkt i konsumentintresset analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafik på järnväg. I den andra delen av uppdraget ingick att i svensk rätt genomföra de nya regler inom området som antagits inom EU och på internationell nivå. Genom tilläggsdirektiv (dir. 2002:128) gavs utredaren även i uppdrag att föreslå lämpliga former för att främja gods-transporter på järnväg där sådana av godstågsoperatörer inte har bedömts vara möjliga att upprätthålla på kommersiella grunder.

I det delbetänkande om rätt på spåret (SOU 2002:48) som den särskilde utredaren (f.d. generaldirektör Jan Brandborn) lade fram i maj 2002 lämnades förslag om hur EG-direktiven i det s.k. första järnvägspaketet skulle implementeras i svensk lag. Som ett led i detta utarbetades även förslag till en ny struktur för den svenska järnvägslagstiftningen.

I det slutbetänkande om järnvägar för resenärer och gods (SOU 2003:104) som lades fram i november 2003 lämnades förslag om hur järnvägens person- och godstrafik skulle kunna utvecklas för att bättre tjäna kundernas intressen. Vidare presenteras olika förslag till åtgärder som bedöms kunna bidra till att järnvägsmarknaden utvecklas. Även frågan om ägarstrukturen för verksamheten inom Green Cargo togs upp av utredaren.

Godstågsoperatörer på den svenska marknaden

I Järnvägsutredningens nyssnämnda slutbetänkande (SOU 2003:104 s. 226) redogörs för vilka operatörer som är verksamma på den svenska godstransportmarknaden. Enligt redogörelsen bildades ett antal mindre godsjärnvägsföretag under 1990-talet efter det att andra järnvägsbolag än SJ år 1990 fick möjlighet att bedriva trafik på matarbanor och år 1996 fick vissa möjligheter att bedriva trafik på stomnätet. Bolagen har sedan dess rönt varierande framgångar, flera av dem har gått i konkurs eller fusionerats med andra. Enligt redogörelsen i betänkandet är 14 företag verksamma på marknaden för godstrafik i Sverige. Ett av dessa – IKEA Rail AB – lades dock ned under början av år 2004. Av företagen på marknaden bedriver BK Tåg AB, Inlandsgods AB och TÅGAB i ringa omfattning direkt konkurrerande verksamhet i förhållande till Green Cargo i form av systemtransporter och viss kombitrafik. Utredaren påpekar att i stort sett inga nya transporter tillförts järnvägen genom dessa företag. Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB), vilket är ett helägt dotterbolag till LKAB, bedriver i egen regi systemtransporter av järnmalm mellan Kiruna och Narvik respektive Luleå. TGOJ Trafik AB, vilket är ett helägt dotterbolag till Green Cargo, har enligt utredaren en relativt självständig roll inom Green Cargo-koncernen och bedriver såväl konkurrerande som kompletterande trafik i relation till moderbolaget. Övriga aktörer bedriver kompletterande trafik i förhållande till Green Cargo. Utredaren konstaterar att andra järnvägsföretag än Green Cargo, Rail Combi AB (helägt dotterbolag till CargoNet AS som i sin tur ägs till 45 % av Green Cargo) och MTAB i dag endast har en mycket blygsam roll på den svenska marknaden. Vidare sägs att Banverket är förhindrad att redovisa marknadsandelar för respektive företag. En uppskattning som järnvägsföretagen själva gjort visar dock att Green Cargo och TGOJ Trafik AB tillsammans står för något under 80 %, MTAB för något under 20 % och övriga företag tillsammans för ca 2 % av transportarbetet.

Samtliga aktörer på marknaden utom MTAB och Skånetåg AB är medlemmar i branschföreningen Tågoperatörerna. Utöver de företag som tas upp av Järnvägsutredningen har branschföreningen ytterligare tre medlemmar på godstrafiksidan: Connex Tåg AB, Inlandsbanan AB och Ofofbanan AS. Inget

av dessa företag bedriver dock någon godstrafik på den svenska marknaden i dag enligt uppgift från branschföreningen.

Bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar

Riksdagen beslutade i maj 2000 att affärsverket Statens järnvägar skulle ombildas till aktiebolag (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11). Vid årsskiftet 2000/01 ombildades huvuddelen av verksamheten i affärsverket till tre fristående aktiebolagskoncerner.

Bolagiseringen av Statens järnvägar (SJ) genomfördes så att staten till tre separata koncerner, vilkas aktier till 100 % ägs direkt av staten, har överlåtit huvuddelen av den egendom och den verksamhet som tidigare förvaltades av affärsverket SJ. De tre moderbolagen i de nya koncernerna är SJ AB (f.d. SJ Resor), som ansvarar för persontrafiken, Green Cargo AB (f.d. SJ Cargo Group), som ansvarar för godstrafiken, och AB Swedcarrier, ett holdingbolag. Överlåtelseerna från affärsverket påbörjades vid årsskiftet 2000/01 och slutfördes under våren 2001.

I den skrivelse (skr. 2001/02:141) med redogörelse för bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar som regeringen sedan återkom till riksdagen med gjordes bedömningen att den valda bolagsstrukturen gav följande fördelar:

- Samtliga nya enheter kan koncentrera sig på sin huvudverksamhet, vilket ökar förutsättningarna för att verksamheten bedrivs effektivare och att kvaliteten kan öka.
- Genomlysningen ökar, vilket tillgodoser medborgarnas och övrigas krav på insyn i de statliga bolagen och undanröjer misstankar från konkurrenter och EU om korssubventionering och underprissättning som skulle kunna anses som statsstöd.
- Konkurrensneutraliteten stärks genom att de stödjande verksamheterna skiljs från sina största kunder SJ och Green Cargo för att därigenom kunna betjäna samtliga kunder på likartat sätt.
- Trycket på snabb renodling och effektivisering i samtliga verksamheter ökar, vilket förväntas leda till bättre kvalitet och ökad service för kunderna.

Vidare var en grundläggande förutsättning inför bolagiseringen av affärsverket att denna skulle genomföras utan kapitaltillskott från staten. Det kapital som tilldelades de nybildade bolagen var därför likvärdigt med det tillgängliga egna kapitalet i Statens järnvägar. För Green Cargo AB uppgick detta till 900 miljoner kronor.

Mål för transportpolitiken

Våren 1998 fastställde riksdagen utgångspunkter och mål för transportpolitiken (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10). Vissa kompletteringar har därefter gjorts genom beslut hösten 2001 (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2).

Målhierarkin är utformad genom dels ett övergripande mål med ett antal delmål som anger ambitionen på lång sikt, dels etappmål som anger lämpliga

steg på väg mot de långsiktiga målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De delmål som fastställts är följande:

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en säker trafik,
- en god miljö,
- en positiv regional utveckling,
- ett jämställt transportsystem.

Godstransportdelegationen

År 1998 inrättade regeringen en kommitté (ordförande: direktör Bengt Owe Birgersson) med uppdrag att bl.a. öka samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten samt att förtydliga statens roll i detta system. Kommittén, som antog namnet Godstransportdelegationen, har slutfört sitt arbete genom dels delbetänkandet Framtida godstransporter – transportköparnas krav på transportsystem (SOU 2000:8), dels slutbetänkandet Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi (SOU 2001:61). Vid remissomgången och behandlingen i riksdagen redovisades intresse för en fortsättning av delegationens verksamhet.

Våren 2002 tillkallade regeringen en ny godstransportdelegation med uppdrag (dir. 2002:98) att föreslå åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan trafikslagen i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Huvuduppdraget för den nya delegationen är att främja samverkan mellan trafikslagen i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Arbetet skall utmynna i ett heltäckande förslag hur staten skulle kunna stimulera en mer rationell användning av de olika trafikslagen. Genom tilläggsdirektiv i april 2003 (dir. 2003:65) har delegationen även fått i uppdrag att analysera prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Delegationen har i ett delbetänkande (SOU 2003:39), vilket presenterades i april 2003, analyserat tre frågeställningar om tekniska hinder för samverkan mellan transportslagen, behovet av forskning inom godstransportområdet samt frågor om utbildning inom området. Under utredningsarbetet skall delegationen vara ett forum för samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten. Uppdraget skall vara avslutat senast i juni 2004.

Ny järnvägslag

I mars 2004 överlämnade regeringen en proposition (prop. 2003/04:123) om järnvägslag till riksdagen. I propositionen föreslås att de grundläggande bestämmelserna om järnvägar regleras i en ny järnvägslag. Lagförslaget innehåller bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik. Genom lagen genomförs fyra

EG-direktiv angående utvecklingen av gemenskapens järnvägar, tillstånd för järnvägsföretag, tilldelning av och avgifter för infrastrukturkapacitet samt driftkompatibilitet för konventionella tåg. Tillstånd i form av licens, som skall gälla i hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (ESS) och Schweiz, och nationellt säkerhetsintyg skall krävas för att utföra järnvägstrafik. Vidare föreslås, beträffande godstrafiken, att alla gods företag med säte inom ESS eller i Schweiz skall ha rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. För att utländska företag skall ha rätt att utföra cabotage, dvs. att transportera gods som både lastas och lossas inom landet, krävs dock att den stat där företaget har sitt säte ger motsvarande rätt till svenska företag. En tillsynsmyndighet föreslås pröva frågor om tillstånd och utöva tillsyn enligt lagen som föreslås träda i kraft i juli 2004. Inga motioner väcktes med anledning av propositionen.

Trafikutskottet har behandlat ärendet (bet. 2003/04:TU14) och tillstyrkt regeringens förslag på samtliga punkter. När det gällde regeringens förslag om rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnätet påpekar utskottet att det av propositionen framgår att på statens spåranläggningar har järnvägsföretag med säte i Sverige rätt att bedriva järnvägstrafik. De ändringar som gjorts genom EG-direktiv 2001/12/EG utvidgar rätten att trafikera järnvägsnät i gemenskapen för järnvägsföretag som utför internationella godstransporter. Beträffande lagförslaget ekonomiska konsekvenser för små företag har trafikutskottet inget att erinra mot vad regeringen anför. Enligt regeringen stöder den nya lagstiftningen och organisationen en utveckling mot ökad konkurrens på järnvägsmarknaden. Därtill bedömer regeringen att lagen och de förordningar och myndighetsföreskrifter som följer av lagen kommer att medföra bättre villkor för järnvägsmarknadens aktörer.

Riksdagen biföll i maj 2004 trafikutskottets förslag att godkänna propositionen.

Utskottets ställningstagande

Inledning

Utskottet behandlar först frågan om avslag på propositionen i dess helhet, därefter frågan om bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo och slutligen frågan om finansiering av åtgärderna i Green Cargo.

Avslag på propositionen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avvisa motioner med förslag om avslag på propositionen. Enligt utskottet är det underlag som presenteras i propositionen, tillsammans med det övriga underlag som utskottet haft tillgång till, tillräckligt som grund för ett riksdagsbeslut. *Jämför reservation 1 (fp, kd, c).*

Utskottet behandlar alltså inledningsvis endast de rena avslagsyrkandena. I två av de fyra motioner som väckts med anledning av propositionen föreslås att riksdagen skall avslå propositionen i dess helhet. Som skäl för ett avslag anförs bl.a. att beslutsunderlaget är otillräckligt. Utskottet delar inte denna ståndpunkt utan anser att propositionen bör ligga till grund för ett riksdagsbeslut. Det är utskottets uppfattning att propositionen tillsammans med Näringsdepartementets akter i ärendet, som utskottet haft tillgång till, utgör ett gott underlag för riksdagens beslut. Därtill har företrädare för regeringen inför utskottet lämnat kompletterande upplysningar i ärendet.

Med det anförda avstyrker utskottet här aktuella motioner i berörda delar.

Bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo AB

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör bemyndiga regeringen att under åren 2004 och 2005 vidta de åtgärder i Green Cargo som föreslås i propositionen. Bemyndigandet innefattar att regeringen får avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo, får förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo, får förvärva rättigheter till sådana aktier eller andra former av andelar eller får tillskjuta kapital till Green Cargo. Vidare innefattar bemyndigandet att regeringen får vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra en omstrukturering av företaget. Utskottets sammantagna bedömning är att det bemyndigande regeringen föreslår svarar mot ägarnas krav. *Jämför reservationerna 2 (m, fp) och 3 (kd, c).*

Green Cargo svarar för godstransporter över hela landet och har en uttalad målsättning att under affärsmässiga förutsättningar bidra till att andelen gods som transporteras på järnväg ökar.

Regeringen har föreslagit att den av riksdagen bemyndigas att vidta olika åtgärder som krävs för att Green Cargo skall utvecklas till att vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag. Förslaget omfattar dels olika omstrukturingsåtgärder, dels finansieringen av dessa åtgärder. Utskottet tar i denna del ställning till regeringens förslag i den del som avser bemyndigande att vidta olika omstrukturingsåtgärder och mot detta stående förslag.

I propositionen redogörs för såväl Green Cargos situation som marknadsutvecklingen i Sverige och Europa, och regeringen framhåller att bolaget befinner sig i en situation med stora strategiska och operativa utmaningar. Den bedömning som regeringen gör är att bolaget, för att nå marknadsmässig avkastning och vara framgångsrikt på logistikmarknaden, måste möta dessa utmaningar. Enligt regeringen måste Green Cargo därför, för det första, långsiktigt säkra att företaget kan erbjuda sina kunder effektiva internationella transporter. För det andra behöver företaget kunna erbjuda sina kunder effektiva helhetslösningar. För det tredje måste en högre kostnadseffektivitet upp-

nås i verksamheten för att Green Cargo skall kunna bära framtida investeringar. Utskottet delar regeringens bedömning på dessa punkter och konstaterar samtidigt att denna bedömning ej heller ifrågasätts av någon av motionärerna.

Vidare redogörs i propositionen för den strategi som regeringen anser bör anammas för att möta nämnda utmaningar. Strategin bygger på ett operativt åtgärdsprogram, en strukturell förändring samt en finansiell förstärkning. Det är utifrån denna strategi som regeringen lämnar sitt förslag till bemyndigande, vilket tidigare redogjorts för.

Enligt utskottets mening är det centralt att den strategi som väljs svarar mot de framtida utmaningar företaget står inför. Målsättningen måste vara att Green Cargo skall vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag. Det är utskottets uppfattning att den strategi som regeringen förordar väl svarar mot de åtgärder som utskottet anser bör komma till stånd för att möta den situation som Green Cargo i dag befinner sig i och de utmaningar bolaget står inför.

Utskottet kan konstatera att det i flera av de motioner som väckts med anledning av propositionen argumenteras för en avyttring av Green Cargo. Motionärerna har dock olika uppfattningar om hur en avyttring skall genomföras. Utskottet vill framhålla att en eventuell avyttring av hela eller delar av Green Cargo måste göras utifrån affärsmässiga grunder. Enligt utskottets mening inbegrips i detta en helhetsbedömning vari bl.a. bör invägas vad som är bäst för företaget, för fortsatta godstransporter på järnväg i Sverige och för ägarna – det svenska folket. Hänsyn bör även tas till de mål för transportpolitiken som riksdagen fastställt.

Det har i några motioner också getts uttryck för att det bemyndigande som ges inte skall omfatta möjligheten att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som eventuellt förvärvar aktier i Green Cargo eller rättigheter till sådana aktier eller andelar. Utskottet delar inte denna uppfattning. En eventuellt förändrad ägarstruktur i företaget innebär enligt utskottet inte att det gemensamma intresset för en fortsatt hög grad av godstrafik på järnväg i Sverige åsidosätts.

Även på den del av bemyndigandet som avser ett eventuellt kapitaltillskott har det yrkats avslag. Utskottet vill mot detta anföra följande. Svenska staten är i dag ensam ägare till aktierna i Green Cargo. Som redovisats i propositionen har företaget, trots hittills genomförda åtgärder, redovisat negativa resultat, och såväl soliditeten som likviditeten är ansträngd. Det innebär att Green Cargos handlingsutrymme är starkt begränsat eftersom företaget inte kan genomföra nödvändiga investeringar. Genom att bifalla regeringens förslag kan riksdagen säkerställa att Green Cargo ges tillräckliga finansiella resurser för att genomföra nämnda åtgärdsprogram och de investeringar som krävs för att företaget skall uppnå en långsiktigt konkurrenskraftig position. Utskottet vill samtidigt erinra om att omfattningen av ett finansiellt tillskott påverkas av den framtida ägarstrukturen.

När det gäller de föreslagna åtgärdernas förenlighet med EG:s konkurrens- och statsstödsregler finner utskottet ingen anledning att ifrågasätta den bedömning som regeringen gör. Utskottet förutsätter att regeringen vid behov –

om och när ett kapitaltillskott blir aktuellt – vidtar erforderliga åtgärder i enlighet med gällande bestämmelser. Ett tillkännagivande därom kan således undvaras.

Utskottets sammantagna bedömning, vilken görs utifrån propositionen och det övriga underlag utskottet haft tillgång till, är att det bemyndigande regeringen föreslår svarar mot de krav ägarna bör ställa. Sammanfattningsvis bör riksdagen därför, enligt utskottets uppfattning, bemyndiga regeringen att under åren 2004 och 2005 vidta de i propositionen föreslagna åtgärderna.

Med det anförda tillstyrker utskottet propositionen i denna del och avstyrker de här aktuella motionsyrkandena.

Finansiering av åtgärder i Green Cargo AB

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna vad utskottet anför om finansieringen av åtgärderna i Green Cargo. Därigenom fastslås att finansieringen av åtgärderna får göras inom de ramar riksdagen beslutat skall gälla för finansiella omstruktureringar i den statliga bolagssfären. *Jämför reservationerna 4 (m, fp) och 5 (kd, c).*

För att finansiera de föreslagna åtgärderna vill regeringen ha riksdagens godkännande att använda sig av det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. För att möjliggöra finansieringen har regeringen i 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100) föreslagit vissa ramar och villkor för kontot i Riksgäldskontoret. Finansutskottet har, som tidigare redovisats, i sitt nyligen justerade betänkande 2003/04:FiU21 delvis tillstyrkt förslaget. Riksdagen väntas fatta beslut om nämnda ärende innan det här aktuella betänkandet blir föremål för beslut i kammaren. Näringsutskottet utgår från att den kapitalstruktur från vilken åtgärderna i Green Cargo skall finansieras är beslutad av riksdagen när beslut rörande finansiering av åtgärderna i Green Cargo skall fattas.

Utskottet har i sak inget att erinra mot regeringens förslag när det gäller finansieringen av åtgärderna i Green Cargo. Som tidigare redogjorts för har finansutskottet emellertid förordat vissa ändringar i förhållande till regeringens förslag, vilket bl.a. innefattar att ett nytt ramanslag för kapitalinsatser i statliga bolag anvisas på tilläggsbudgeten. Med anledning av finansutskottets ställningstagande finner näringsutskottet det påkallat med ett klarläggande när det gäller finansieringen. Enligt utskottet bör riksdagen besluta att finansieringen av åtgärderna i Green Cargo får göras inom de ramar riksdagen fastställt skall gälla för finansiella omstruktureringar inom den statliga bolagssfären.

Utskottet vill i sammanhanget också understryka att det bemyndigande som utskottet i det tidigare momentet tillstyrkt omfattar åtgärder under åren 2004 och 2005. Utskottet ser därför att godkännandet av finansieringen utav åtgärderna motsvarar samma period. De ramar för finansiella omstrukture-

ringar i statliga bolag vilka finansutskottet förordar att riksdagen bestämmer avser år 2004. Vad som skall gälla för år 2005 är således inte fastställt, men regeringen har meddelat sin avsikt att återkomma i denna fråga. Utskottet vill därför tydliggöra att en förutsättning för finansieringen av åtgärderna i Green Cargo under år 2005 är att riksdagen fastställer ramarna för finansiella omstruktureringar inom den statliga bolagssfären. Det sagda innebär även att regeringen inte behöver återkomma till riksdagen när det gäller finansieringen av åtgärderna i Green Cargo under år 2005, utan regeringen har att verka inom de ramar som riksdagen fastställer skall gälla för finansiella omstruktureringar i statliga bolag.

Med det anförda tillstyrker utskottet delvis propositionen i denna del och avstyrker de här aktuella motionsyrkandena.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Avslag på propositionen (punkt 1)

av Eva Flyborg (fp), Maria Larsson (kd), Yvonne Ångström (fp) och Åsa Torstensson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen avslår proposition 2003/04:127. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:N15 yrkande 1 och 2003/04:N17 yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att propositionen bör avslås. Det underlag som redovisas i propositionen är otillräckligt som grund för ett riksdagsbeslut. Propositionen har allvarliga brister och den saknar i princip helt de konsekvensanalyser som enligt gällande riktlinjer skall ingå i en proposition. Utan en tydlig redovisning av problem, konsekvenser och alternativ ges riksdagen inte några reella möjligheter att värdera regeringens förslag. Vidare menar vi att det är oetiskt av regeringen att begära en oinskränkt fullmakt av riksdagen som innebär att regeringen i praktiken kan göra vad den vill med bolaget. Regeringen vill bl.a. ha riksdagens bemyndigande att kunna tillskjuta kapital till Green Cargo, men redogör inte i propositionen för storleken på ett sådant tillskott. Regeringen verkar ha förträngt att statliga företag – såsom Green Cargo – ägs gemensamt av det svenska folket och att dessa företag enbart förvaltas av regeringen. Som företrädare för ägarna – det svenska folket – har riksdagen såväl skyldigheten som rättigheten att av regeringen kräva ett mer fullödigt underlag innan något beslut fattas. Ett ytterligare skäl till att avslå propositionen är dess avsaknad av en analys av konkurrensen på den svenska marknaden för godstrafik på järnväg, vilken i dag är starkt begränsad. Regeringen tydliggör inte i propositionen hur de förslag som framläggs kommer att förbättra konkurrenssituationen på denna marknad. Även frågan om förenligheten med EU:s konkurrens- och statsstödsregler behandlas i propositionen på ett icke tillfredsställande sätt. Utifrån de förutsättningar som regeringen presenterar i propositionen är det tveksamt ifall ett kapitaltillskott går att förena med den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen.

Sammantaget anser vi, mot den bakgrund som här redovisats, att beslutsunderlaget i propositionen är såväl undermåligt som bristfälligt och att propositionen därför inte kan ligga till grund för ett riksdagsbeslut. Propositionen bör därför avslås. Därmed blir det aktuella yrkandet i motion 2003/04:N17

(kd, c) tillgodosett och tillstyrks. Det sagda innebär även att motion 2003/04:N15 (v) i här aktuell del blir tillgodosedd.

2. Bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo AB (punkt 2)

av Per Bill (m), Eva Flyborg (fp), Ulla Löfgren (m), Yvonne Ångström (fp) och Anne-Marie Pålsson (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:N16 yrkandena 1–4 och 2003/04:N18 yrkandena 1–3, bifaller delvis motionerna 2003/04:N17 yrkandena 3–6 och 2003/04:N18 yrkande 4 och avslår proposition 2003/04:127 i denna del och motionerna 2003/04:N15 yrkande 2 och 2003/04:N17 yrkandena 2 och 7–10.

Ställningstagande

Vi anser – i likhet med vad som anförs i motionerna 2003/04:N16 (m) och 2003/04:N18 (fp) – att staten är en dålig företagsägare. Green Cargo är nu ännu ett i raden av statligt ägda bolag som, tillsammans med bl.a. SJ, Posten och Teracom, illustrerar detta med stor tydlighet.

Det är vår uppfattning att statens främsta näringspolitiska uppgift bör vara att ange ramar och regelsystem för näringslivets verksamhet och bidra till att skapa förutsättningar för långsiktig tillväxt. Om staten samtidigt uppträder som ägare och som utformare av de regler som gäller för näringslivets verksamhet uppstår en rad problem, däribland risk för konkurrenssnedvridning, risk för inoptimala investeringsbeslut samt svårigheter att tillföra kapital till företag som behöver kapital för expansion. Grundprincipen måste, enligt vår mening, vara att konkurrensutsatt verksamhet skall bedrivas i privat regi.

Vidare menar vi att försäljningen av de statliga bolagen måste ske på ett ansvarsfullt sätt. Det innebär att det berörda företaget skall bli starkare och mer konkurrenskraftigt efter slutförd privatisering. Hänsyn måste därför tas till företagets intressen, bl.a. vid valet av tidpunkt för försäljningen och hur ägarstrukturen skall se ut samt vid valet av metoderna för genomförandet av försäljningen.

Mot bakgrund av vår principiella inställning till statligt ägda företag har vi inget att invända mot att regeringen bemyndigas att avyttra det statliga aktieinnehavet i Green Cargo. En avyttring bör dock ske genom en regelrätt försäljning av hela eller delar av företaget, om det inte finns starka skäl som talar för en annan lösning. Det är samtidigt av stor vikt att konkurrensaspekterna beaktas. Avyttringen får inte medföra minskad konkurrens på transportmarknaden. Då Green Cargo i dag svarar för ca 80 % av godstransporterna på järnväg bör överväganden göras om att avyttra företaget i delar för att främja en god konkurrens. Ur medborgarnas perspektiv kan det vara att föredra att stycka företaget, även om detta skulle leda till en lägre intäkt vid försäljning,

för att därigenom uppnå god konkurrens som kan leda till lägre priser och effektivare transporter. Riksdagen bör därför bemyndiga regeringen att under åren 2004 och 2005 avyttra hela aktieinnehavet i Green Cargo eller avyttra företaget i delar på ett sådant sätt att en god konkurrens på transportmarknaden gynnas.

Vi vill däremot inte ersätta det statliga ägandet i Green Cargo med ett deläggande i ett annat företag eller i en annan företagsgrupp. Regeringen bör därför inte bemyndigas att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo, eller att förvärva rättigheter till sådana aktier eller andelar.

Regeringen bör inte heller bemyndigas att tillskjuta kapital till Green Cargo. I propositionen finns förvisso en bedömning av företagets investeringsbehov, men det finns ingen bedömning av utsikterna att få en rimlig avkastning på dessa investeringar. Någon nivå på kapitaltillskottets storlek anges ej heller. Detta gör att det dels inte går att bedöma om ett kapitaltillskott till bolaget är en ansvarsfull användning av skattemedel, dels inte går att bedöma om ett sådant kapitaltillskott är i enlighet med den s.k. marknadsekonomiska investeringsprincipen.

I den händelse en avyttring av Green Cargo inte låter sig göras inom de ramar vi här föreslagit har regeringen möjlighet att återkomma med ett nytt och mer fullödigt förslag till riksdagen som möjliggör en avyttring av bolaget.

Riksdagen bör genom ett tillkännagivande anmoda regeringen att vidta åtgärder i enlighet med vad vi anfört. Det sagda ligger även delvis i linje med vad som anförs i motion 2003/04:N17 (kd, c), vilken i här aktuella delar delvis kan anses tillgodosedd och tillstyrks.

3. Bemyndigande att vidta åtgärder i Green Cargo AB (punkt 2)

av Maria Larsson (kd) och Åsa Torstensson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:N17 yrkandena 2–10, bifaller delvis motionerna 2003/04:N16 yrkandena 1–3 och 2003/04:N18 yrkandena 1–4 och avslår proposition 2003/04:127 i denna del och motionerna 2003/04:N15 yrkande 2 och 2003/04:N16 yrkande 4.

Ställningstagande

Återigen tvingas vi konstatera att regeringen får komma till riksdagen och begära att skattemedel skall användas för att rädda ett misskött statligt företag. Listan över liknande fall kan göras lång – SJ, Teracom och Posten, för att nämna några. Detta förstärker vår åsikt att staten inte själv bör äga företag, utom när det finns särskilda skäl för det.

Det är vår uppfattning att statens främsta näringspolitiska uppgift bör vara att ange ramar och regelsystem för näringslivets verksamhet och bidra till att

skapa förutsättningar för långsiktig tillväxt. Om staten samtidigt uppträder som ägare och som utformare av de regler som gäller för näringslivets verksamhet uppstår en rad problem, däribland risk för konkurrenssnedvridning, risk för inoptimala investeringsbeslut samt svårigheter att tillföra kapital till företag som behöver kapital för expansion. Grundprincipen måste, enligt vår mening, vara att konkurrensutsatt verksamhet skall bedrivas i privat regi.

Vidare menar vi att försäljningen av de statliga bolagen måste ske på ett ansvarsfullt sätt. Det innebär att det berörda företaget skall bli starkare och mer konkurrenskraftigt efter slutförd privatisering. Hänsyn måste därför tas till företagets intressen, bl.a. vid valet av tidpunkt för försäljningen och hur ägarstrukturen skall se ut samt vid valet av metoderna för genomförandet av försäljningen.

Mot bakgrund av vår principiella inställning till statligt ägda företag har vi inget att invända mot att regeringen bemyndigas att avyttra det statliga innehavet i Green Cargo. Vi anser dock – i likhet med vad som anförs i motion 2003/04:N17 (kd, c) – att den affärsuppgörelse som regeringens proposition verkar syfta till sker på fel sätt, under fel omständigheter och med fel motpart.

Vid avvecklingen av det statliga ägandet i Green Cargo är det av stor vikt att konkurrensförhållandena på marknaden beaktas. Det är vår uppfattning att avyttringen inte får medföra en minskad konkurrens på transportmarknaden. Då Green Cargo i dag svarar för ca 80 % av godstransporterna på järnväg bör företaget avyttras i delar för att främja god konkurrens. Regeringen bör därför ges i uppdrag att avyttra Green Cargo, dotterbolaget TGOJ Trafik AB samt Green Cargos andelar i CargoNet AS till *olika* köpare mot kontant betalning. Vi anser emellertid inte att regeringen skall bemyndigas att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvat aktier i Green Cargo, eller att förvärva rättigheter till sådana aktier eller andelar.

Till skillnad från det kapitaltillskott som regeringen förordar menar vi att Green Cargos kapitalbrist bör avhjälpas genom en eftergift av hela den hyresskuld som bolaget har gentemot staten genom affärsverket Statens järnvägar. Denna eftergift skall vara bunden till att Green Cargo återlämnar samtliga inhyrda fordon till affärsverket. På detta sätt skulle Green Cargo ges en soliditet på nästan 60 % samtidigt som bolaget befrias från den största affärstrisken som det i dag tyngs av. De finansiella problem som detta i sin tur skulle skapa för affärsverket får antingen lösas via den hyra som debiteras tågoperatörerna eller via ett kapitaltillskott. Vi menar att denna lösning är att föredra framför regeringens lösning; vårt förslag skapar möjligheter att vidta nödvändiga strukturförändringar samtidigt som det ger en möjlighet att välja hur stor del av kostnaden för överbelastningen som skall finansieras av staten genom kapitaltillskott och hur stor del som skall finansieras genom uthyrningsverksamheten hos affärsverket. Förslaget skapar även en konkurrensneutralitet mellan tågoperatörerna, och det ger inte heller Green Cargo några försteg gentemot övriga aktörer på marknaden, vilket blir fallet om bolaget ges ett kapitaltillskott.

I och med att en stor del av de dragfordon som finns tillgängliga för gods- trafik på den svenska järnvägsmarknaden återlämnas till affärsverket Statens järnvägar förhindras även att en stor aktör kan motverka att mindre konkur- renter kommer in på marknaden. Därmed får alla bolag, på lika villkor och till samma kostnader, tillgång till fordon samtidigt som Green Cargo inte längre behöver bära kostnaderna av de dyra hyresavtal som en gång i tiden ingicks av affärsverket Statens järnvägar.

Vi anser även att det är statens uppgift att skapa förutsättningar för att möj- liggöra en ökning av mängden gods som fraktas på järnväg. Remissbehand- lingen av förslagen från såväl Järnvägsutredningen som Godstransportdele- gationen bör därför inväntas innan regeringen låser fast sig i en strukturaffär som kan få allvarliga konsekvenser för små och medelstora företag, för arbe- tare inom transportsektorn och för miljön.

Vi kan konstatera att såväl de åtgärder som regeringen föreslår som de åtgärder vi har förordat kan utgöra statsstöd enligt EU:s regler. Riksdagen bör därför uppdra åt regeringen att i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget underrätta kommissionen om de beslutade åtgärderna att stärka Green Cargo.

Därtill bör regeringen, senast i februari 2006, i en skrivelse till riksdagen redovisa de åtgärder som vidtagits till följd av riksdagens beslut i ärendet samt vilka konsekvenser detta fått för bolagen och bolagens anställda samt vilka återverkningar åtgärderna haft på järnvägsmarknaden i stort. Det sist- nämnda inbegriper de konkurrerande tågoperatörerna, andelen gods som fraktas på järnväg, fordonsförsörjningen, affärsverket ekonomi och organisat- ion samt godstransportföretagens kunder.

Riksdagen bör genom ett tillkännagivande anmoda regeringen att vidta åtgärder i enlighet med vad vi anför. Det sagda ligger även delvis i linje med vad som anför i motionerna 2003/04:N16 (m) och 2003/04:N18 (fp), vilka i här aktuella delar delvis kan anses tillgodosedda och därför tillstyrks i dessa delar.

4. Finansiering av åtgärder i Green Cargo AB (punkt 3)

av Per Bill (m), Eva Flyborg (fp), Ulla Löfgren (m), Yvonne Ångström (fp) och Anne-Marie Pålsson (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anför i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:N16 yrkande 5 och 2003/04:N18 yrkande 5 och avslår proposition 2003/04:127 i denna del.

Ställningstagande

För att finansiera de föreslagna åtgärderna vill regeringen ha riksdagens god- kännande att använda sig av det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. För att möjliggöra finan- sieringen har regeringen i 2004 års ekonomiska vårproposition (prop.

2003/04:100) föreslagit vissa ramar och villkor för kontot i Riksgäldskontoret. Finansutskottet har i sitt nyligen justerade betänkande 2003/04:FiU21 delvis tillstyrkt förslaget och riksdagen väntas fatta beslut om nämnda ärende innan det här aktuella betänkandet blir föremål för beslut i kammaren.

Vi är kritiska till användandet av det särskilda kontot i Riksgäldskontoret. Enligt vår mening är det inte acceptabelt att ett kapitaltillskott görs genom att dränera andra statliga företag på deras kapital. Utgångspunkten måste vara att ett eventuellt kapitaltillskott sker inom den normala budgetprocessen.

Skälen till att vi motsätter oss systemet med att slussa tillgångar mellan olika statliga företag via kontot i Riksgäldskontoret är flera. För det första är det demokratiskt tvivelaktigt att regeringen, genom att besluta om överföringar av vinstmedel mellan statliga bolag via ett särskilt konto i Riksgäldskontoret, ges möjlighet att kringgå riksdagen och den normala budgetprocessen. För det andra riskerar regeringen att skada de företag som tvingas till extra utdelningar av kapital. En dränering av kapital från lönsamma statliga företag för att ge stöd till olönsamma kan innebära en ineffektiv användning av statens resurser. För det tredje leder denna ordning till att konkurrensen snedvrids på de marknader där statligt ägda företag verkar i konkurrens med privata företag.

Samtidigt kan vi konstatera, i det fall riksdagen väljer att bifalla utskottets förslag i denna del, att regeringen i praktiken ges helt fria ekonomiska ramar när det gäller åtgärden i Green Cargo under åren 2004 och 2005. Finansutskottets tillstyrkande innebär att regeringen under år 2004 kan få disponera upp till drygt 2,6 miljarder kronor. Vad som skall gälla år 2005 vet vi i dagsläget inte. Det godkännande som begärs vad gäller finansieringen av åtgärden i Green Cargo innefattar inte heller någon övre gräns utan innebär att regeringen fritt kan använda sig av de medel som finns på det särskilda kontot i Riksgäldskontoret under innevarande och nästkommande år för kapitaltillskott i bolaget och/eller förvärv av aktier eller andra former av andelar i det förvärvande företaget. Hur mycket affärerna i Green Cargo-ärendet i slutändan kommer att kosta medborgarna är i dag således ovisst. Vi menar att kostnaden för de åtgärder regeringen förordar i fallet Green Cargo åtminstone borde ha klargjorts i propositionen.

Enligt vår uppfattning bör riksdagen därför avslå regeringens begäran om ett godkännande av finansieringen av åtgärder i Green Cargo från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag.

Riksdagen bör som sin mening tillkännage för regeringen vad som här anförts. Det innebär att riksdagen bifaller motionerna 2003/04:N16 (m) och 2003/04:N18 (fp) i här aktuella delar och avslår propositionens förslag i denna del.

5. Finansiering av åtgärder i Green Cargo AB (punkt 3)

av Maria Larsson (kd) och Åsa Torstensson (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2003/04:N16 yrkande 5 och 2003/04:N18 yrkande 5 och avslår proposition 2003/04:127 i denna del.

Ställningstagande

För att finansiera de föreslagna åtgärderna vill regeringen ha riksdagens godkännande att använda sig av det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. För att möjliggöra finansieringen har regeringen i 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100) föreslagit vissa ramar och villkor för kontot i Riksgäldskontoret. Finansutskottet har i sitt nyligen justerade betänkande 2003/04:FiU21 delvis tillstyrkt förslaget och riksdagen väntas fatta beslut om nämnda ärende innan det här aktuella betänkandet blir föremål för beslut i kammaren.

Enligt vår uppfattning bör riksdagen avslå regeringens begäran om ett godkännande av finansieringen av åtgärder i Green Cargo från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Vi motsätter oss således regeringens förslag på denna punkt, även med de smärre justeringar som finansutskottet förordat när det gäller kapitalinsatser i statliga bolag. Den syn vi har när det gäller det särskilda kontot i Riksgäldskontoret och möjligheten att flytta kapital mellan statliga bolag har företrädare för våra respektive partier redogjort för i finansutskottets betänkande 2003/04:FiU21, varför vi här inte ämnar gå närmare in på dessa frågor.

Det förslag till åtgärder vi förordar för att avhjälpa kapitalbristen i Green Cargo innebär emellertid att kapital kan komma att behöva tillskjutas. Samtidigt vill vi återigen poängtera att den lösning vi förordar innebär att kapitaltillskottets storlek kan begränsas. Denna typ av överföringar av statliga tillgångar måste dock göras inom statsbudgeten. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag vari detta beaktas.

Samtidigt kan vi konstatera, i det fall riksdagen väljer att bifalla utskottets förslag i denna del, att regeringen i praktiken ges helt fria ekonomiska ramar när det gäller åtgärderna i Green Cargo under åren 2004 och 2005. Finansutskottets tillstyrkande innebär att regeringen under år 2004 kan få disponera upp till drygt 2,6 miljarder kronor. Vad som skall gälla år 2005 vet vi i dagsläget inte. Det godkännande som begärs vad gäller finansieringen av åtgärderna i Green Cargo innefattar inte heller någon övre gräns utan innebär att regeringen fritt kan använda sig av de medel som finns på det särskilda kontot i Riksgäldskontoret under innevarande och nästkommande år för kapitaltillskott i bolaget och/eller förvärv av aktier eller andra former av andelar i det

förvärvande företaget. Hur mycket affärerna i Green Cargo-ärendet i slutändan kommer att kosta medborgarna är i dag således ovisst. Vi menar att kostnaden för de åtgärder regeringen förordar i fallet Green Cargo åtminstone borde ha klargjorts i propositionen.

Riksdagen bör som sin mening tillkännage för regeringen vad som här anförts. Det sagda ligger delvis i linje med vad som föreslås i motionerna 2003/04:N16 (m) och 2003/04:N18 (fp) i här aktuella delar, och dessa tillstyrks. Propositionens förslag i denna del avstyrks.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2003/04:127

Regeringen föreslår att riksdagen dels bemyndigar regeringen att under åren 2004–2005 vidta följande åtgärder, var för sig eller i kombination,

1. att avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB, att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till Green Cargo AB (avsnitt 7) samt
2. att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra en omstrukturering av Green Cargo AB (avsnitt 7),

dels godkänner att åtgärder enligt punkt 1 får finansieras från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag (avsnitt 7).

Följdmotioner

2003/04:N15 av Camilla Sköld Jansson m.fl. (v):

1. Riksdagen avslår proposition 2003/04:127 Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett utarbetat förslag, grundat på samhällsekonomiska helhetsanalyser, om hur Green Cargo som ett fortsatt statligt ägt bolag kan bidra till att uppfylla de trafikpolitiska mål som riksdagen slagit fast.

2003/04:N16 av Per Bill m.fl. (m):

1. Riksdagen beslutar att bemyndiga regeringen att under åren 2004–2005 avyttra hela aktieinnehavet i Green Cargo AB eller att avyttra företaget i delar på ett sådant sätt att en god konkurrens på transportmarknaden gynnas, vilket bl.a. innebär att koncentrationen på marknaden för godstransporter på järnväg i Sverige inte får öka.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det statliga ägandet i Green Cargo AB bör avvecklas och inte ersättas med statligt ägande i det eller de förvärvande företagen.
3. Riksdagen avslår regeringens begäran om ett bemyndigande att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp

som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till Green Cargo AB.

4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett fullödigt beslutsunderlag till riksdagen om en avyttring av aktieinnehavet i Green Cargo AB skulle underlättas, eller om villkoren för en sådan avyttring skulle bli mer gynnsamma, om regeringen ges ett bemyndigande att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till Green Cargo AB.
5. Riksdagen avslår regeringens begäran om ett godkännande av finansiering av åtgärder i Green Cargo AB från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag.

2003/04:N17 av Maria Larsson och Åsa Torstensson (kd, c):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2003/04:127 Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar.
2. Riksdagen beslutar att uppdra åt regeringen att vidta de åtgärder som anges i motionen för att förbättra kapitalstrukturen i Green Cargo AB.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förbättrad konkurrens för godstransporter på järnväg.
4. Riksdagen beslutar att uppdra åt regeringen att avyttra hela aktieinnehavet i TGOJ Trafik AB i enlighet med vad som anges i motionen.
5. Riksdagen beslutar att uppdra åt regeringen att avyttra hela aktieinnehavet i CargoNet AS i enlighet med vad som anges i motionen (avsnitt 8.2).
6. Riksdagen beslutar att uppdra åt regeringen att avyttra hela aktieinnehavet i Green Cargo AB i enlighet med vad som anges i motionen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fordonsförsörjningen på den svenska marknaden för godstransporter på järnväg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en socialt och ekologiskt hållbar politik för transportlösningar.
9. Riksdagen beslutar att uppdra åt regeringen att i enlighet med artikel 88 (3) i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen underrätta Europeiska kommissionen om de beslutade åtgärderna för att stärka Green Cargo AB.
10. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en skrivelse som redogör för de åtgärder regeringen vidtar till följd av riksdagens beslut i detta ärende.

2003/04:N18 av Eva Flyborg m.fl. (fp):

1. Riksdagen avslår regeringens begäran om att tillskjuta kapital till Green Cargo AB.
2. Riksdagen avslår regeringens begäran om att få förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB.
3. Riksdagen avslår regeringens begäran om att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en försäljning av statens aktier i Green Cargo AB.
5. Riksdagen avslår regeringens begäran om ett godkännande av finansiering av åtgärder i Green Cargo AB från det särskilda kontot för statliga företag hos Riksgäldskontoret.