



Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (prop. 2002/03:86). Bakgrunden är att SJ har förbrukat mer än hälften av det registrerade aktiekapitalet. I enlighet med bestämmelser i aktiebolagslagen måste aktiekapitalet vara återställt senast den 15 september 2003. De föreslagna åtgärderna omfattar 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 har yttrat sig i ärendet – delar 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, anför utskottet. Med hänvisning till den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen anser regeringen att de föreslagna åtgärderna inte är att betrakta som statsstöd i EG-fördragets mening. Utskottet finner 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 agerar 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 de föreslagna åtgärderna leder till konkurrensnedvridning understryker 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.

Det föreslagna kapitaltillskottet är avsett att finansieras genom den i 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) föreslagna ramen för kapitalinsatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Finansutskottet har i sitt nyligen justerade betänkande 2002/03:FiU21 tillstyrkt förslaget med vissa modifieringar. Riksdagen väntas fatta beslut i sistnämnda ärende innan det här aktuella betänkandet blir föremål för beslut i kammaren. Utskottet utgår från att den kapitalstruktur från vilken tillskottet till SJ skall finansieras är

beslutad av riksdagen när beslut rörande åtgärderna för att stärka den finansiella ställningen i SJ skall fattas.

I en reservation (m, fp, kd, c) föreslås att propositionen skall avslås. Det av regeringen presenterade beslutsunderlaget är, enligt reservanternas mening, otillräckligt som grund för ett riksdagsbeslut. Problem- och konsekvensanalyser saknas i princip helt, effekterna för andra aktörer berörs inte, någon diskussion av alternativa handlingsvägar eller om de föreslagna åtgärderna kan förväntas innebära en hållbar lösning på SJ:s problem förs inte heller, och frågan om förenligheten med EU:s konkurrens- och statsstödsregler behandlas endast summariskt, sägs det i reservationen. Företrädarna för Moderata samlingspartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet deltar sedan inte i det konkreta beslutet om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ – i särskilda yttranden redovisas hur de anser att den akuta situationen i SJ borde ha hanterats.

När det gäller frågan om en fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden, som berörs i motionerna, konstaterar utskottet att denna fråga inte är föremål för något förslag till riksdagsbeslut i propositionen och att den inte heller tillhör näringsutskottets (utan trafikutskottets) beredningsområde. Järnvägsutredningen bedriver för närvarande ett utredningsarbete på detta område, varvid utredaren bl.a. – med utgångspunkt i konsumentintresset – skall beskriva förutsättningarna för och analysera effekterna av en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Utredaren skall analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt förorda ett alternativ. Utskottet anser – i likhet med trafikutskottet – att det är självklart att beslut om eventuell fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden måste baseras på ett gediget utredningsunderlag. Järnvägsutredningen skall lämna sitt slutbetänkande i november 2003, varefter sedvanlig beredning kommer att ske. Att riksdagen skulle föregripa detta arbete och nu fatta beslut rörande den framtida utvecklingen på järnvägsmarknaden skulle vara ansvarslost, påpekar utskottet. I två reservationer (m, fp, c; kd) redovisas respektive partiers ståndpunkter i frågan.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Propositionen	6
Inledning	6
Beskrivning av SJ.....	6
SJ:s nuvarande situation	7
Behovet av kapitaltillskott m.m.	10
Motionerna	12
Vissa kompletterande uppgifter.....	19
Akten i ärendet	19
Trafikutskottets yttrande.....	19
Förslag avseende kapitalstruktur i statliga bolag.....	21
Utfrågning om SJ:s ekonomiska situation	21
Granskning av upphandlingen av trafiken på Väst kustbanan.....	21
Interpellationsdebatt om öppenheten i de statliga företagen.....	22
Riksdagens revisorers förstudie av SJ:s ekonomi.....	22
Järnvägsutredningen	23
EU:s statsstöds- och konkurrensregler	23
Utskottets ställningstagande	24
Inledning	24
Avslag på propositionen.....	24
Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB.....	25
Fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden.....	27
Reservationer	29
1. Avslag på propositionen (m, fp, kd, c)	29
2. Fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden (m, fp, c)	30
3. Fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden (kd)	31
Särskilda yttranden.....	35
1. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (m).....	35
2. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (fp).....	35
3. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (kd).....	36
4. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (c)	38
Bilagor	
1. Förteckning över behandlade förslag	39
2. Trafikutskottets yttrande 2002/03:TU7y	41

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Avslag på propositionen

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:N13 yrkande 1, 2002/03:N14 yrkande 1, 2002/03:N15 yrkande 1 och 2002/03:N16 yrkande 1.

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

2. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB

Riksdagen bemyndigar regeringen

- a) att tilldela SJ AB ett kapitaltillskott om högst 1 855 000 000 kronor,
- b) att besluta om att lån inom en ram av 2 000 000 000 kronor får tas upp i Riksgäldskontoret för SJ AB:s räkning för perioden 2004–2007,
- c) att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB i enlighet med vad som anges i propositionen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2002/03:86 och avslår motionerna 2002/03:N13 yrkandena 2–4, 7 och 8, 2002/03:N14 yrkandena 2, 3 i denna del och 4, 2002/03:N15 yrkandena 2–4, 6 och 7 och 2002/03:N16 yrkandena 2 och 3, det sistnämnda i denna del.

3. Fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:N13 yrkandena 5 och 6, 2002/03:N14 yrkande 3 i denna del, 2002/03:N15 yrkande 5 och 2002/03:N16 yrkande 3 i denna del.

Reservation 2 (m, fp, c)

Reservation 3 (kd)

Stockholm den 3 juni 2003

På näringsutskottets vägnar

Mikael Odenberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Mikael Odenberg (m)*, Ingegerd Saarinen (mp), Nils-Göran Holmqvist (s), Eva Flyborg (fp)*, Sylvia Lindgren (s), Ann-Marie Fagerström (s), Lennart Beijer (v), Karl Gustav Abramsson (s), Ulla Löfgren (m)*, Carina Adolfsson Elgestam (s), Åsa Torstensson (c)*, Anne Ludvigsson (s), Lars Johansson (s), Reynoldh Furustrand (s), Nyamko Sabuni (fp)*, Lars Lindén (kd)* och Ola Sundell (m)*.

* Har avstått från att delta i beslutet under punkt 2.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas

dels proposition 2002/03:86 om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB,

dels 4 motioner som väckts med anledning av propositionen.

Trafikutskottet har yttrat sig i ärendet. Yttrandet (2002/03:TU7y) återfinns i bilaga 2 i betänkandet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen skall bemyndiga regeringen dels att tilldela SJ ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor, dels att ge SJ en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 miljoner kronor för perioden 2004–2007 och dels att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att stärka den finansiella ställningen i SJ.

Utskottets överväganden

Propositionen

Inledning

Styrelsen i SJ AB upprättade i december 2002, i enlighet med 13 kap. 12 § aktiebolagslagen (1975:1385), en kontrollbalansräkning som visar att det egna kapitalet understiger hälften av det registrerade aktiekapitalet. Vid en extra bolagsstämma i januari 2003 beslöt ägaren att nyttja en stipulerad frist om åtta månader för att pröva möjligheterna att återställa kapitalet i SJ i syfte att undvika en likvidation.

I omedelbar anslutning till upprättandet av kontrollbalansräkningen i SJ påbörjade regeringen ett arbete med att analysera bolagets ekonomiska förutsättningar. I arbetet har ingått ett antal frågor bl.a. avseende möjligheterna för SJ att efter ett kapitaltillskott realisera ägarens uppdrag inklusive att uppnå kraven på en rimlig avkastning av satsade medel. SJ:s affärsplaner och identifierade risker har därvid analyserats, liksom de legala förutsättningarna för ett ägaringsripande med hänsyn till EU:s konkurrens- och statsstödsregler. Form, omfattning och tidpunkt för ett tillskott av kapital har även behandlats inom ramen för den genomförda analysen. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med styrelse och koncernledning i SJ. I utredningsarbetet har regeringen anlitat extern ekonomisk och juridisk expertis. Frågorna om kapitaltillskott m.m. är av sådan karaktär att regeringen inte ansett att det förelegat behov av att inhämta yttranden och upplysningar från myndigheter, sammanslutningar eller enskilda. Förslagen har utformats i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Beskrivning av SJ

SJ är den största operatören av interregional persontrafik på järnväg i Sverige. Bolaget är helägt av svenska staten och bildades år 2001 när affärsverket Statens järnvägar bolagiserades. SJ utvecklar, producerar och säljer resor i egen regi samt i samarbete med olika parter. Tjänsteutbudet omfattar interregional, regional och lokal trafik samt dag- och nattrafik enligt olika servicekoncept. I samband med bolagiseringen överfördes verksamheten i Statens järnvägar den 31 december 2000 till tre separata, statligt ägda bolagsgrupper – SJ som har persontrafik som kärnverksamhet, Green Cargo AB som har godstrafik som kärnverksamhet och holdingbolaget AB Swedcarrier som svarar för underhållstjänster och stationsbyggnader. Efter bolagiseringen kvarstår Statens järnvägar som ett affärsverk, skilt från bolagen. Affärsverket förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av år 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte fördes över till aktiebolag vid årsskiftet 2000/01 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter eller aktiebolag. Verksamheten skall inriktas på att avveckl-

ing av åtaganden skall ske på ett affärsmässigt och effektivt sätt under beaktande av gällande reglering på respektive område. Statens järnvägar ansvarar för vissa tillgångar, såsom leasingavtal avseende rullande materiel, som i sin tur SJ och Green Cargo hyr.

I propositionen om ändrad verksamhetsform för Statens järnvägar (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11) anförde regeringen att de svenska, nordiska och europeiska marknaderna för järnvägstrafik var föremål för avsevärda strukturella förändringar, vilka ledde till ökad konkurrens. Det ansågs viktigt att Statens järnvägar kunde anpassa såväl organisation som arbetsmetoder till den förändrade situationen; Statens järnvägars blandning av affärsverk och bolag framstod som mindre ändamålsenlig. En uppdelning av Statens järnvägar i ett antal bolag skulle göra det möjligt att skapa enheter och verksamheter som, genom att verka under samma förutsättningar som övriga konkurrenter på marknaden, bättre skulle kunna tillgodose kundernas krav på service. Bolagiseringen skulle vidare underlätta effektivisering och rationalisering av verksamheten och innebära en anpassning till den fortgående internationaliseringen av transportmarknaderna. Ett av huvudmålen med bolagiseringen var att skapa förutsättningar för affärgrenarna persontrafik och godstrafik att konkurrera mer effektivt på respektive marknad. Bolagiseringen syftade även till att nå ökad transparens i den finansiella ställningen och resultatutvecklingen för de olika affärgrenarna.

Persontrafik på järnväg i Sverige kan delas in i två marknader, nämligen en där SJ har exklusiv trafikeringsrätt och en där SJ möter konkurrens från andra tågoperatörer. Marknaden där SJ har exklusiv trafikeringsrätt består av interregional persontrafik på stamnätet. På denna marknad möter SJ ingen konkurrens från andra tågoperatörer och kontrollerar följaktligen 100 % av marknaden. Om SJ avsäger sig sin exklusiva trafikeringsrätt kan dessa tjänster komma att tilldelas en annan tågoperatör genom konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden. Cirka 80 % av SJ:s persontrafik, mätt i passagerarkilometer, hänförs till tjänster tillhandahållna på det interregionala nätet. År 2001 ingick SJ ett avtal med Rikstrafiken som bl.a. preciserar SJ:s exklusiva trafikeringsåtagande på det interregionala nätet. Den konkurrensutsatta marknaden avser upphandlad persontrafik och består dels av trafik tjänster på det interregionala nätet som SJ har av sagt sig sin exklusiva trafikeringsrätt till, dels av persontrafik på de regionala näten. På denna marknad upphandlas tågtrafik i konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden. SJ har för närvarande en marknadsandel om ca 35 %, mätt i passagerarkilometer.

SJ:s nuvarande situation

Som tidigare nämnts har mer än hälften av SJ:s aktiekapital förbrukats. Där emot har SJ inte något akut behov av likvida medel. I enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen måste aktiekapitalet vara återställt senast den 15 september 2003 för att bolaget skall undvika likvidation. SJ:s ekonomiska ställning är emellertid sådan att endast ett återställande av aktiekapitalet inte

är tillräckligt. Framtida åtaganden och risker kräver ett kapitaltillskott i förening med genomförande av ett omstruktureringsprogram.

Under förberedelsen av bolagiseringen genomfördes en analys av SJ:s finansieringsbehov för de kommande åren, baserad på då sannolika affärsutsikter och en värdering av relevanta tillgångar etc. Mot denna bakgrund försågs SJ med en soliditet om 17–18 %, vilket vid den aktuella tidpunkten ansågs vara tillräckligt. Efter bolagiseringen gjordes en ny analys av bolagets tillgångar och affärsutsikter som resulterade i nedskrivningar av tillgångar, reserver för framtida förluster, etc. som sänkte soliditeten. Vid utgången av år 2001 uppgick soliditeten till 9 %. SJ:s ekonomiska problem hänför sig främst till förlustbringande kontrakt, värdering av rullande materiel, ineffektiv drift och bristfälligt underhåll av rullande materiel. Större delen av det rullande materiel som SJ använder hyrs från affärsverket Statens järnvägar, som i sin tur har hyrt materielen genom finansiell leasing på den internationella marknaden. SJ bär restvärdesrisken för materielen. Bristfälligt förebyggande underhåll och kvalitetsproblem har inneburit höjda underhållskostnader, ineffektiv drift och förlorade intäkter. Kvalitetsproblem nödvändiggjorde en nedskrivning av tillgångar under år 2002. Vidare har bristen på kontinuitet i ledningen försvårat SJ:s utveckling efter bolagiseringen.

I arbetet med att belysa kapitalbehovet i SJ har ingått analyser av affärsplan, risker och möjligheter i bolaget, EU-krav, branschkrav och kapitalmarknadskrav. Ledningens planer och utredningsprocessen har visat på betydande möjligheter att förbättra SJ:s lönsamhet och finansiella flexibilitet. Bolagets nya ledning har under år 2002 utarbetat en strategi och lanserat ett antal resultatförbättringsåtgärder. Strategiarbetet har bl.a. utmynnat i en omarbetad affärsplan för perioden 2003–2007 och en ny organisation. Både kraftig tillväxt och förbättrade marginaler skall uppnås under affärsplaneperioden, samtidigt som ett omfattande kulturförändringsarbete bedrivs för att SJ skall bli mer marknadsmässigt. Rörelsemarginalen förväntas öka från 0,6 till 9,4 %, och omsättningen väntas öka från ca 5 700 till ca 7 350 miljoner kronor.

Den persontrafik som upphandlas av Rikstrafiken och trafikhuvudmännen omsätter för närvarande 4 000–5 000 miljoner kronor i Sverige. SJ:s avtalsportfölj omfattar 17 trafikavtal med en omsättning på knappt 2 100 miljoner kronor. Förlusterna är stora i flera av avtalen – vid bokslutet år 2002 uppgick förlustreserverna till 1 125 miljoner kronor. SJ arbetar för närvarande med ett åtgärdsprogram för att om möjligt minska förlusterna och förbättra villkoren i trafikavtalen. Under de senaste åren har SJ förlorat ett antal upphandlingar av trafikavtal till konkurrerande operatörer. Merparten av SJ:s trafikavtal löper ut och kommer att upphandlas under affärsplaneperioden. SJ:s omsättning för interregional persontrafik uppgick år 2002 till ca 2 900 miljoner kronor, motsvarande ca 50 % av SJ:s totala omsättning. SJ är med nuvarande räntebindning känsligt för förändringar i räntan. En förbättrad räntebindning till rimliga kostnader förutsätter bl.a. en bättre kreditvärdighet. SJ har för närvarande en låneram om 1 000 miljoner kronor i Riksgäldskontoret till utgången av år

2003. För upplåning på den externa kreditmarknaden krävs en övergångsperiod där såväl kompetens som rutiner förbereds för detta.

Det bokförda värdet på SJ:s fordonspark uppgick per den 31 december 2002 till ca 5 200 miljoner kronor, vilket motsvarar ca 60 % av balansomslutningen. Fordons- och underhållskostnader utgör ca 40 % av bolagets totala kostnader. SJ förfogar över ca 1 200 fordon. SJ är enligt avtal skyldigt att tillhandahålla Rikstrafiken fordon, och åtagandet omfattar 100-talet fordon till ett marknadsvärde om ca 360 miljoner kronor. För att tillhandahålla dessa fordon erhåller SJ en hyra på ca 50 miljoner kronor per år. SJ bär både restvärdes- och affärsrisk för fordonen. SJ:s finansiella situation aktualiserar frågan om SJ bör vara ett fordonsuthyrningsbolag. SJ:s åtagande att förse Rikstrafiken med fordon bör tas bort och den vagnpark som Rikstrafikens operatörer nyttjar bör lyftas över från SJ till affärsverket Statens järnvägar. Rikstrafiken bör överta de ekonomiska risker som är förknippade med att vissa av fordonen kanske inte kommer att användas av Rikstrafikens operatörer. Härigenom renodlas rollerna på marknaden och framtida restvärdesrisker avseende Rikstrafikens verksamhet lyfts av från SJ. Genom avtal mellan Rikstrafiken och de operatörer som Rikstrafiken upphandlar kan såväl affärs- som restvärdesrisker minimeras. SJ har att under affärsplaneperioden hantera fyra stora fordonsfrågor, nämligen upprustning av befintliga fordon, utfasning av sittvagnar från 1960-talet, ökad tillgänglighet och tillförlitlighet avseende X 2000-fordonen samt beslut om finansiering av nya fordon för Mälardalstrafiken, dvs. förvärv i egen balansräkning eller förhyring genom s.k. operationell leasing.

I proposition 2001/02:20 om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem utlovades investeringsbidrag till trafikhuvudmännen om 4 500 miljoner kronor. Konsekvenserna av bidraget på fordonsmarknaden har analyserats i arbetet med att fastställa kapitalbehovet för SJ. Slutsatsen är att bidraget kan resultera i ett överskott av fordonskapacitet med åtföljande betydande restvärdesrisker för samtliga vagnparksägare, inklusive SJ. Statsbidraget ger även trafikhuvudmännen en kapitalkostnadsfördel som kan försämra SJ:s möjligheter att hyra ut sina fordon framöver utan betydande förluster eller nedskrivningsbehov. SJ måste mot denna bakgrund minska de egna finansiella riskerna för att uppnå en bättre balans mot de totala affärsriskerna.

När det gäller bedömning av bolagets risker och möjligheter har analysarbetet utgått från den nuvarande konkurrenssituationen. För att SJ skall bli ett modernt reseföretag behövs enligt regeringen ett stort kulturförändringsarbete, ny kompetens, omvärdering av strategier och synsätt etc. Bolaget behöver under år 2003 genomföra ett omfattande besparingsprogram för att snabbt anpassa kostnaderna till en konkurrenskraftig nivå. Den genomförda analysen visar att det finns betydande risker inom bolagets verksamhet under affärsplaneperioden. De största riskområdena är fordonsparken och möjligheterna att generera tillväxt och lönsamhet inom fjärrtrafiken och Mälardalstrafiken. Riskerna kan delvis kompenseras genom möjligheter till kostnadsbesparingar och förbättringar i förlustbringande avtalsaffärer. För att ytterligare ägartill-

skott skall kunna undvikas även vid relativt stora riskutfall bör merparten av riskerna täckas av ett kapitaltillskott.

Som redovisats är mer än hälften av det egna kapitalet i SJ förbrukat, men analysen visar att SJ inte har något akut behov av likvida medel. Bolaget behöver dock framöver finna lösningar för bl.a. finansiering av fordon för Mälardalstrafiken. Dessa fordon kommer i huvudsak att levereras under åren 2004 och 2005. Bolaget bör arbeta mot att uppnå en sådan finansiell struktur under affärsplaneperioden att det blir möjligt att ta upp lån på den öppna kreditmarknaden till rimliga villkor. I mellanperioden bör SJ:s upplåningsbehov täckas av en låneram hos Riksgäldskontoret. Kapitalbehovsanalysen visar också att SJ snabbt behöver öka lönsamheten, samtidigt som en omformulerad finansiell strategi behövs för att balansera bolagets affärsrisker. Av analyserna framgår att SJ bör nå en soliditetsnivå om cirka 30 % under affärsplaneperioden, bl.a. för att kunna möta framtida affärsrisker samt för att kunna ordna finansiering på den öppna kreditmarknaden. Bolaget bör jämföras med internationella resetransportföretag som sannolikt kommer att konkurrera med SJ i kommande upphandlingar, t.ex. företagen Arriva, Stagecoach/Virgin, National Express, Connex och DSB.

Behovet av kapitaltillskott m.m.

Regeringen föreslår, som tidigare redovisats, att riksdagen skall bemyndiga regeringen att tilldela SJ ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor, att ge SJ en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 miljoner kronor för perioden 2004–2007 samt att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att stärka den finansiella ställningen i SJ.

Lösningen på den ekonomiska kris som SJ befinner sig i måste göra bolaget ekonomiskt och affärsmässigt stabilt i ett längre perspektiv och leda till att SJ kan konkurrera effektivt och på lika villkor på marknaden, påpekas det i propositionen. Bolaget måste även uppfylla sina ekonomiska mål genom att öka sina intäkter, vid behov låna medel på kreditmarknaden på egna meriter och förse sin ägare, svenska staten, med marknadsmässig avkastning på investerat kapital. Regeringens vision och målsättning för SJ är att bolaget skall vara ett modernt reseföretag som i alla avseenden och uthålligt agerar affärsmässigt och kommersiellt. Inom ramen för denna målsättning är uppdraget till SJ att fullfölja den tidigare påbörjade renodlingen av företaget till kärnverksamheten. Särskild vikt bör ägnas åt kostnads- och organisationsstruktur, tillskapande av styrmodell som kan hantera en alltmer krävande och komplex affärssituation samt utveckling till ett uthålligt och konkurrenskraftigt reseföretag. Vidare bör SJ utveckla en uthållig finansiell strategi, bl.a. för att möjliggöra upplåning på den externa kreditmarknaden, samt fastlägga en finansieringsmodell för framtida investeringsåtaganden. Därutöver bör SJ förbereda för leasingportföljens långsiktiga upplösning genom att kartlägga och planera för de framtida åtaganden som följer av leasingavtalen. Slutligen bör SJ skapa handlingsberedskap för att hantera eventuellt kommande avregleringseffekter och konjunktursvängningar. SJ bör nå en soliditet på 30 %

och en avkastning på eget kapital om 13 %. Detta är i linje med de krav ägaren ställt i samband med bolagiseringen och kan fortfarande anses vara marknadsmässiga nivåer i jämförelse med befintliga och blivande konkurrenter.

SJ har för de kommande åren lagt fast en affärsplan med kraftig tillväxt och förbättrade resultatmarginaler. För att nå dessa mål är det väsentligt att SJ har en hög tillförlitlighet i de trafiktjänster som bolaget erbjuder sina kunder. Regeringen kommer under hösten 2003 att fastställa Banverkets framtidsplaner, varvid ställning kommer att tas till prioriteringar av infrastrukturåtgärder inom järnvägsområdet. Regeringen anser att det är viktigt att det finns en stabil, långsiktig aktör på marknaden för persontrafik på järnväg i Sverige och bedömer att det vore till avsevärd nackdel för hela persontransportsystemet om SJ skulle träda i likvidation. En likvidation skulle även innebära en förlust av tidigare genomförda investeringar, och regeringen bedömer därför att detta inte är ett alternativ. Den fortsatta utvecklingen av persontrafiken på järnväg bör ske successivt och under kontrollerade former. Regeringen anser att ägandet i SJ är långsiktigt och därför bör SJ ges ett kapitaltillskott för att företaget skall vara livskraftigt och kunna utföra sin uppgift. Regeringen förordar att den finansiella ställningen i SJ stärks genom följande åtgärder:

1. SJ tilldelas ett kapitaltillskott på 1 555 miljoner kronor, som i sin helhet används för amortering av skulder till affärsverket Statens järnvägar. SJ utreder för närvarande möjligheterna att finansiera fordonen för Mälardalstrafiken via antingen förvärv i egen balansräkning eller genom s.k. operationell leasing. Regeringen har i sin bedömning av kapitaltillskott tagit hänsyn till att beslut om val av finansieringsform inte är fattat. Som tidigare redovisats behöver SJ vid förvärv av fordonen ett kapitaltillskott om ytterligare 300 miljoner kronor. Regeringen avser att hålla inne detta belopp till dess att bolaget utrett och redovisat sina ansträngningar att uppnå en operationell leasing i stället för förvärv. Finansiering av kapitaltillskottet föreslås ske genom den i 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) föreslagna ramen för kapitalinsatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag.

2. Fordringar och vissa skulder med affärsverket Statens järnvägar kvittas.

3. SJ ges möjlighet att i samband med tidtabellskiftet den 1 januari 2006 överlämna två olönsamma trafikeringsåtaganden som för närvarande bedrivs på kommersiella grunder till staten för bedömning om eventuell upphandling. För att dessa nya trafikeringsåtaganden skall rymmas inom Rikstrafikens anslagsram krävs att myndigheten gör en prioritering mellan olika upphandlingar. Dessa nya trafikeringsåtaganden måste prövas mot annan redan upphandlad transportpolitiskt motiverad trafik och med beaktande av Rikstrafikens finansiella situation. Efter en sådan prövning kommer den transportpolitiskt mest angelägna trafiken att prioriteras vid statens kommande upphandling av olönsam trafik, varvid SJ förutsätts ta initiativ till överläggningar med berörda parter. Regeringen gör bedömningen att trafikstart för en eventuell kommande upphandling kan ske tidigast den 1 januari 2006. Den föreslagna lösningen innebär att SJ avsäger sig sin ensamrätt till att tillhandahålla tjäns-

ter på de aktuella linjerna. SJ kan inte återta trafikeringsrätten med hänvisning till att tjänsten blivit lönsam igen, eller kan förväntas bli lönsam i framtiden.

4. SJ:s åtagande att förse Rikstrafiken med fordon tas bort, på så sätt att fordon som används i av staten upphandlad trafik överlämnas till marknadsvärde till affärsverket Statens järnvägar, vilket därefter kvittas mot motsvarande skuld till affärsverket. Rikstrafiken övertar de ekonomiska risker som är förknippade med att vissa av fordonen kanske inte kommer att användas av Rikstrafikens operatörer. Dessa eventuella risker ryms inom Rikstrafikens nuvarande anslagsram. Genom avtal mellan Rikstrafiken och de operatörer som Rikstrafiken upphandlar kan såväl affärsrisker som restvärdesrisker minimeras. Kapitaltillskottet enligt punkt 1 inkluderar även ersättning för icke hyrda fordon.

5. SJ ges en låneram i Riksgäldskontoret till marknadsmässiga villkor om 2 000 miljoner kronor för perioden 2004–2007, dvs. en utökning med 1 000 miljoner kronor.

För att hantera kapitaltillskottet och relaterade åtgärder behöver ett antal åtgärder vidtas, bl.a. kvittning av fordringar och vissa skulder mellan affärsverket Statens järnvägar och SJ samt tecknande av avtal. Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att vidta sådana åtgärder.

I förhållande till EG-fördragets regler om statligt stöd kan, framhålls det i propositionen, ett kapitaltillskott ges om staten agerar på ett sätt som skulle accepteras av en privat investerare som arbetar på normala marknadsmässiga villkor, den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen. Denna innebär att staten skall jämföras med hur en privat investerare som har en långsiktig syn på lönsamhet skulle agera. Det är, menar regeringen, troligt att en sådan investerare i motsvarande situation skulle satsa kapital för att säkra överlevnaden för ett företag som drabbas av tillfälliga svårigheter men som beräknas bli lönsamt igen. I propositionen hänvisas till bl.a. EG-domstolens mål C-303/88 Italien mot kommissionen (år 1991), C-305/89 Italien mot kommissionen (år 1991), C-42/93 Spanien mot kommissionen (år 1994) och de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92 Spanien mot kommissionen (år 1994). SJ kommer, när dess finansiella ställning har stärkts, att ge utdelning till staten, påpekar regeringen och hävdar att det föreslagna kapitaltillskottet inte utgör statsstöd i EG-fördragets mening. Låneramen i Riksgäldskontoret tillhandahålls på marknadsmässiga villkor och utgör inte heller den statsstöd.

Motionerna

I samtliga fyra motioner som väckts med anledning av propositionen yrkas avslag på propositionen. Motiveringarna för avslagsyrkandena är likartade: beslutsunderlaget i propositionen anses vara så bristfälligt att de olika partierna inte har ansett att det går att ta ställning till regeringens förslag. I motionerna redovisas också likartade synpunkter på behovet av en avreglering av

järnvägsmarknaden. När det gäller hur den akuta situationen för SJ skall hanteras intar dock partierna olika ståndpunkter.

I motion 2002/03:N16 (m) föreslås att riksdagen – förutom att avslå propositionen – skall göra två tillkännagivanden, nämligen om kapitaltillskott till SJ samt om avreglering av tågtrafiken och avveckling av det statliga ägandet i SJ. Regeringens redogörelse för bakgrunden till SJ:s problem är bristfällig, menar motionärerna. De anser att grunden till de nuvarande problemen är att den gamla monopolkulturen levt kvar inom affärsverket Statens järnvägar och efter bolagiseringen även i SJ. Bolagiseringen av SJ anses dessutom ha skett på ett sätt som ytterligare förstärkte SJ:s problem. Motionärerna erinrar om att Moderata samlingspartiet i motion 2002/03:Fi18 med anledning av tilläggsbudgeten i den ekonomiska vårpropositionen avvisat regeringens förslag om ändrad kapitalstruktur för de statliga företagen, genom vilken det här aktuella kapitaltillskottet skall finansieras. Motionärerna ifrågasätter också om det föreslagna stödet till SJ är konkurrensneutralt. Regeringen saknar strategi för att komma till rätta med det grundläggande problemet att en stor del av tågtrafiken i landet inte är lönsam, hävdar motionärerna. De påstår att SJ:s monopol på lönsamma sträckor innebär att priset för resenärer på dessa sträckor är högre än det skulle ha varit om trafiken bedrivits under konkurrens. Genom påstådd underprissättning på konkurrensupphandlade sträckor sägs SJ subventionera resenärerna eller trafikhuvudmännen på dessa sträckor, samtidigt som konkurrerande företag riskerar att slås ut. Regeringens förslag om kapitaltillskott till SJ löser inga av dessa grundläggande problem, utan effekten blir snarare att kostnader flyttas från SJ till t.ex. Rikstrafiken eller affärsverket Statens järnvägar, sägs det i motionen.

Bortsett från de nämnda invändningarna mot regeringens förslag kritiserar motionärerna beslutsunderlaget och betecknar det som undermåligt. I motionen ifrågasätts om beredningskravet i regeringsformen (7 kap.) är uppfyllt. Motionärerna menar att det presenterade underlaget ger uttryck för en bristande respekt gentemot riksdagen och att propositionen inte kan läggas till grund för ett riksdagsbeslut. Kritiken mot underlaget i propositionen sammanfattas enligt följande:

- Analysen av SJ:s kapitalbehov anses bristfällig – det ifrågasätts om de förlustreservationer som gjorts i SJ:s balansräkning är rimliga och det konstateras att någon resultatprognos för det kommande året inte presenteras för företaget.

- De antaganden som affärsplanen baseras på ifrågasätts inte, varför det anses vara omöjligt för riksdagen att bedöma om kapitaltillskottet till SJ verkligen sker på marknadsmässiga grunder.

- Konkurrensaspekterna är inte utredda eller åtminstone inte redovisade.

- Inga alternativ redovisas i propositionen. Motionärerna nämner två alternativ, nämligen dels att det inte görs något kapitaltillskott till SJ, vilket skulle resultera i en likvidation, dels att det genomförs en breddning av ägandet i SJ.

Motionärerna anser vidare att det finns anledning att ifrågasätta regeringens bedömning att de föreslagna åtgärderna inte är statsstöd i EG-fördragets me-

ning. De menar också att det hade varit önskvärt om regeringen i propositionen hade redovisat grunden för sin bedömning.

I motionen utesluts inte att SJ:s akuta problem kräver ett kapitaltillskott från staten, men för att bedöma detta kräver motionärerna ett ordentligt beslutsunderlag. I så fall får regeringen återkomma till riksdagen. En lösning av den akuta krisen för SJ måste dock följas av en strategi för företaget och för tågtrafiken, säger motionärerna. De menar att en avreglering av persontrafiken på järnväg måste genomföras för att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft. Självfallet måste höga krav på säkerhet och tillförlitlighet ställas på de operatörer som skall trafikera bannätet. För närvarande är endast de olönsamma järnvägslinjerna konkurrensutsatta, varför SJ:s monopol på stambanenätet måste avskaffas helt och konkurrensutsättningen omfatta även lönsam järnvägstrafik, anser motionärerna. De befarar att förslaget om kapitaltillskott till SJ kan komma att cementera den existerande strukturen. Oavsett lösningen av SJ:s akuta kris måste den följas av en plan för dels en avreglering av tågtrafiken, dels en avveckling av det statliga ägandet i SJ, anför det avslutningsvis i motionen.

Vid sidan av yrkandet om avslag på propositionen innehåller motion 2002/03: N15 (fp) yrkanden om tillkännagivanden i tre avseenden, nämligen om felaktigheter i den modell för hantering av kapitaltillskottet som regeringen föreslår, om vikten av att inte etablera normen att statliga bolag som betar sig oansvarigt kan få hjälp att frånträda ingångna avtal och om avreglering av tågtrafiken. I motionen föreslås också att riksdagen skall besluta att SJ skall träda i likvidation när respittiden löper ut och att riksdagen skall begära att regeringen återkommer med en strategi för rekonstruktion och försäljning av SJ. Slutligen föreslås att riksdagen skall begära att regeringen återkommer med förslag om att se över Rikstrafikens uppdrag och överflyttning av uppgifter från SJ till Rikstrafiken.

Propositionens beslutsunderlag ger inte stöd för slutsatsen att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att lösa SJ:s strukturella och finansiella problem, anser motionärerna. De menar att regeringens metod att hantera kapitaltillskottet har flera svagheter. För det första minskar riksdagens inflytande över de statsägda bolagen när regeringen ges frihet att agera utan riksdagens uppdrag. För det andra är motionärerna helt avvisande till konstruktionen som innebär att medlen fonderas utanför statsbudgeten, vilket öppnar för att kringgå utgiftstaket och budgetlagen. Regeringens resonemang om att kapitaltillskottet är förenligt med EG-fördragets regler om statligt stöd är inte heller övertygande, sägs det i motionen.

SJ:s strukturproblem beror på den oklara situation som ett statligt ägt, före detta monopolföretag har på en bara delvis avreglerad marknad, anför motionärerna. De hävdar att det inte är enstaka omständigheter som lett till att SJ träffat olönsamma trafikavtal utan SJ sägs ha präglats av en vilja att slå ut konkurrenter oberoende av kostnaderna. Motionärerna framhåller att det inte får skapas en bild av att ett statligt bolag som betar sig oansvarigt kan få hjälp att lösa kriser och frånträda ingångna avtal. Folkpartiet ifrågasätter alltså de

föreslagna åtgärdernas tillräcklighet och lämplighet och menar att propositionen bör avslås. SJ träder då i likvidation senast den 15 september 2003, och en likvidator förordnas med uppdrag att omstrukturera och sälja verksamheten under ordnade förhållanden, konstaterar motionärerna.

Folkpartiet anser att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar – konkurrens gynnar kunder och på sikt sektorns modernisering. Erfarenheterna hittills av konkurrensen vid länstrafikhuvudmännens upphandling är att trafik kostnaderna kunnat sänkas avsevärt till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna, säger motionärerna. De anser att samtliga järnvägssträckor skall konkurrensutsättas och att riksdagen skall uttala sig för en omedelbar avreglering av all gods- och persontrafik på järnväg. Banverket bör i sin policy sträva efter att främja konkurrens på järnvägarna genom att se till att fördelning av tåglägen genomförs på ett neutralt sätt, anför motionärerna.

Regeringen bör alltså återkomma till riksdagen med ett förslag till en strategi för rekonstruktion och försäljning av SJ, anför motionärerna. De anser att försäljningen bör genomföras så att konkurrensen inom järnvägstrafiken gynnas, med hänsyn till statens intäkter. Ett flertal av de åtgärder som berörs i propositionen, t.ex. kvittning av fordringar och skulder mellan SJ och affärsverket Statens järnvägar samt lösande av åtagandet att förse Rikstrafiken med fordon i upphandlad trafik kan behöva genomföras i samband med rekonstruktionen, säger motionärerna. De anser att personalens övergång till andra arbetsgivare måste underlättas och att frågor om hur ägandet av fordon och underhållsverksamheten m.m. skall hanteras i samband med försäljningen måste lösas. Funktioner inom SJ som kan anses hänga samman med det nationella trafikförsörjningsansvaret för järnvägstrafiken bör överföras till Rikstrafiken, som i framtiden bör ges ett utsträckt ansvar för att upphandla tågtrafik och ansvara för trafikförsörjningen på det interregionala spårnätet, föreslår motionärerna. De förordar att all tågtrafik skall upphandlas i konkurrens och att regeringen skall återkomma med eventuellt erforderliga förslag till lagändringar. Som en konsekvens av att Rikstrafiken enligt motionärernas bedömning bör överta de uppgifter inom SJ som privata operatörer inte bör sköta bör Rikstrafikens uppdrag ses över och riktlinjerna förtydligas, så att konkurrensneutralitet och affärsmässighet förstärks i upphandlingen av trafiktjänster i samtliga trafikslag under Rikstrafikens ansvar, anför motionärerna avslutningsvis.

I motion 2002/03:N13 (kd) yrkas – utöver avslag på propositionen – att regeringen vidtar de åtgärder som anges i motionen för att stärka den finansiella ställningen i SJ. Fyra tillkännagivanden föreslås i motionen, nämligen om fordonsförsörjningen för den svenska järnvägsmarknaden, om behovet av att se över Rikstrafikens medelstildelning, om framtida upphandling av järnvägstrafik samt om en fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden. Slutligen begärs att regeringen, i enlighet med artikel 88.3 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, underrättar EG-kommissionen om de beslutade åtgärderna för att stärka den finansiella ställningen i SJ och att regeringen

skall återkomma till riksdagen med en redovisning av de genomförda åtgärderna för att förbättra den finansiella ställningen i SJ i enlighet med vad som anförs i motionen.

Motionärerna yrkar avslag på propositionen av följande fem skäl:

- Propositionen anses undermålig och otillräcklig som beslutsunderlag för riksdagen. Den saknar, enligt motionärerna, i princip helt konsekvensanalyser, som enligt propositionshandboken (Ds 1997:1) skall klargöra vilka alternativ som sammantaget ger de lägsta kostnaderna för berörda och samtidigt i minsta möjliga utsträckning belastar samhällsekonomin och statsfinanserna.

- Förslagen kan strida mot EU:s regler om statsstöd. Det finns anledning att anta att flera av de av regeringen föreslagna åtgärderna kan strida mot EU:s bestämmelser om statsstöd, anser motionärerna. De menar att oavsett det föreslagna omstruktureringsprogrammet skall antagandet göras att kapitaltillskottet kan innebära statligt stöd på grund av SJ:s långvariga resultatproblem och att regeringen därför borde ha underrättat EG-kommissionen.

- Förslagen sägs snedvrider konkurrensen, genom att SJ med hjälp av statliga medel ges ett försprång framför sina konkurrenter och att SJ ges möjlighet till lån som andra operatörer inte kan få.

- Förslagen anses otillräckliga och kortsiktiga, genom att förbise flera av de strukturella problem som finns på den svenska järnvägsmarknaden och som kommer att fortsätta att skapa problem för SJ och andra operatörer.

- Förslagen sägs förhindra en sund utveckling av järnvägsmarknaden. Genom att hämma konkurrensen och inte ta tag i strukturproblem på den svenska järnvägsmarknaden, främst när det gäller fordonsförsörjningen, skapar regeringens förslag ett status quo och omöjliggör en sund utveckling av järnvägsmarknaden och en fortsatt avreglering, anför motionärerna.

Motionärerna anser inte heller att det är ett hållbart alternativ att låta SJ gå i konkurs utan föreslår ett paket av åtgärder för att komma till rätta med den ekonomiska krisen i SJ. SJ:s kapitalbrist bör avhjälpas genom en eftergift av hela den leasingskuld som SJ har gentemot staten genom affärsverket Statens järnvägar – en eftergift som skall vara bunden till att SJ återlämnar samtliga leasade fordon till affärsverket, anför motionärerna. Härigenom ges SJ en soliditet på nästan 40 % samtidigt som bolaget befrias från den största affärsrisk som det för närvarande tyngs av och för affärsverket uppstår ett negativt eget kapital om drygt 2 000 miljoner kronor. Den lösning som Kristdemokraterna föreslår är att föredra framför det kapitaltillskott på högst 1 855 miljoner kronor som regeringen föreslagit, eftersom den skapar möjligheter att vidta nödvändiga strukturförändringar samt överväga hur stor del av kostnaden för överbelåningen som skall finansieras av staten och hur stor del som staten bör försöka finansiera via uthyrningsverksamhet, anser motionärerna. De framhåller att deras förslag även skapar konkurrensneutralitet mellan tågoperatörerna. I motionen föreslås också att fyra olönsamma trafikeringsåtaganden som för närvarande bedrivs på kommersiella villkor skall överlämnas för

upphandling så att trafikstart kan ske i och med tidtabellsskiftet den 1 januari 2005.

I och med att den största delen av de fordon som finns tillgängliga för persontrafik på den svenska järnvägsmarknaden föreslås bli återlämnade till affärsverket Statens järnvägar skapas förutsättningar för att lösa de problem som finns med fordonsförsörjningen, genom att alla bolag på lika villkor får tillgång till fordon samtidigt som SJ inte behöver bära kostnader för outnyttjade fordon, anför motionärerna. De påpekar att förslaget även bidrar till att skapa förutsättningar för bildandet av ett från tågoperatörerna oberoende vagnbolag. För att ytterligare förbättra fordonsförsörjningen föreslås Rikstrafiken ges möjlighet att som en av förutsättningarna när trafik skall upphandlas ange att vissa på förhand bestämda fordon skall användas. För att öka kvaliteten i upphandlingarna bör Rikstrafiken vid framtida upphandlingar inte enbart ställa krav på ett lågt pris utan även väga in sådana faktorer som service, kvalitet, personaldimensionering samt personalens kompetensutveckling och försäkra sig om att anbudena bygger på gällande kollektivavtal och beaktar krav som ställs i arbetsmiljöarbetet, anför motionärerna. De menar att om Rikstrafiken ges ett utökat uppdrag måste de ekonomiska förutsättningarna förändras, antingen genom att via statsbudgeten anslå mer resurser till Rikstrafiken eller genom att Rikstrafiken undersöker möjligheten att utfärda koncessioner.

Motionärerna vill se en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden. De ser fram emot Järnvägsutredningens slutbetänkande som skall avlämnas i november 2003 och hoppas att regeringen så snart som möjligt efter remissbehandlingen lämnar ett förslag till en avreglering av den svenska järnvägsmarknaden. En förutsättning för att skapa en väl fungerande järnvägsmarknad är att staten även i framtiden tar ansvar för säkerheten och den grundläggande infrastrukturen, anför motionärerna. De tror på en framtida järnvägsmarknad där olika operatörer konkurrerar om resenärerna på lika villkor, varvid en modell med s.k. slottider kan vara en möjlig lösning, sannolikt kombinerad med någon typ av koncessioner.

Både de åtgärder som regeringen föreslår och de som föreslås i motionen kan utgöra statsstöd enligt EU:s regler, säger motionärerna. De anser därför att regeringen bör underrätta EG-kommissionen om de åtgärder riksdagen beslutar om. Regeringen bör vidare, senast den 3 maj 2004, i en skrivelse till riksdagen redovisa de åtgärder som regeringen vidtagit för att stärka den finansiella ställningen för SJ och vilka konsekvenser dessa fått för bolaget och bolagets anställda samt vilka återverkningar åtgärderna haft på järnvägsmarknaden i stort, inbegripet de konkurrerande tågoperatörerna, fordonsförsörjningen, Rikstrafikens och affärsverkets ekonomi och organisation samt för resenärerna, anför motionärerna avslutningsvis.

Av den tidigare redovisningen framgår att det också i den fjärde och sista motionen – motion 2002/03:N14 (c) – yrkas avslag på propositionen. Vidare begärs två tillkännagivanden, nämligen om att regeringen bör återkomma med en ny proposition om SJ:s behov av förstärkt ägarkapital och långsiktiga

finansiering samt om att regeringen i samband med en sådan proposition skall redovisa och belysa villkoren för och inriktningen av den framtida svenska järnvägsmarknaden både vad gäller person- och godstransporter. Slutligen begärs att riksdagen skall besluta att en oberoende granskning av hur staten skött sitt ägande i SJ skall tillsättas.

Propositionen belyser dåligt de konsekvenser för järnvägs- och transportmarknaderna och för SJ:s konkurrenter och samarbetspartner som förslagen ger upphov till, anför motionärerna. De menar att privata företag som är aktiva på de svenska järnvägs- och transportmarknaderna kommer att missgynnas om kapitaltillskottet genomförs utan marknadsmässiga krav på avkastning och återbetalning och på det sätt regeringen föreslår. Motionärerna anser att det bör finnas flera långsiktigt stabila aktörer på järnvägsmarknaden för persontrafik och att SJ skall vara en av dem. Regeringen har inte redovisat sin syn på den framtida järnvägsmarknaden i Sverige, konstaterar motionärerna och befarar att avsaknaden av detta kan innebära att regeringen, Vänsterpartiet och Miljöpartiet tar ställning för att den nuvarande strukturen på järnvägsmarknaden skall konserveras. Regeringen förklarar inte heller sina framtida intentioner för SJ som företag, säger motionärerna och undrar vilka garantier det finns för att SJ inte återkommer med önskemål om ytterligare medel. Det är angeläget att de framtida riskerna blir tydligare beskrivna, anför motionärerna. De anser att riksdagen inte kan fatta beslut baserat på det underlag som föreligger utan att det krävs ett bättre beslutsunderlag.

I propositionen saknas en redovisning av regeringens syn på framtidens svenska järnvägsmarknad och av regeringens långsiktiga planer för SJ som företag, säger motionärerna. De anser att en ny proposition därför bör läggas fram för riksdagen om SJ:s framtid samt villkoren och inriktningen för den framtida svenska järnvägsmarknaden. Detta kan komma att innebära att SJ:s aktiekapital inte återställs till den 15 september 2003. Skulle så vara fallet kan dock staten genom garanti utfästa betalningsansvar för perioden efter tidsfristens utgång, vilket skulle skapa utrymme för framtagande av underlag för ett långsiktigt hållbart riksdagsbeslut, anför motionärerna.

Om de prognoser som regeringen räknar med uppfylls, bl.a. avseende en avkastning om 13 % på eget kapital, torde ett ägande i SJ vara attraktivt för fler än den svenska staten, säger motionärerna. De anser därför att möjligheterna att bredda ägandet i SJ bör ses över. Motionärerna förespråkar att SJ:s ensamrätt på lönsamma sträckor i den interregionala trafiken skall upphöra till förmån för en stegvis konkurrensutsatt trafik. Eftersom SJ inte har ett samhällsansvar att garantera järnvägstrafiken i hela landet är det ingenting som säger att SJ i sin helhet behöver ägas av svenska staten, menar motionärerna. Även möjligheterna att sälja ut hela eller delar av företaget Green Cargo bör belysas, eftersom företaget inte har något speciellt samhällsansvar, anser motionärerna. De påpekar att en sådan försäljning skulle kunna frigöra kapital för satsningar i SJ. En annan möjlig väg att gå för att rädda SJ kan, enligt motionärerna, vara att den leasingskuld som SJ har efterskänks. Det statliga stödet till SJ måste föras med villkor, inte minst för att minimera de negativa

konsekvenserna för SJ:s konkurrenter, anför motionärerna. De anser att ett krav måste vara att de medel som staten tillskjuter skall återbetalas och att SJ inte bör få behålla ensamrätten på delar av den lönsamma interregionala trafiken. Motionärerna föreslår vidare att regeringen skall lägga fram ett förslag till hur en stegvis övergång till konkurrensutsatt persontrafik på alla järnvägslinjer skall gå till, samtidigt som en tillfredsställande trafikförsörjning i hela landet kan säkras. Regeringen bör därför i samband med en ny proposition om SJ:s framtid redovisa och belysa villkoren och inriktningen för den framtida svenska järnvägsmarknaden både vad gäller person- och godstransporter, anför motionärerna.

Det är uppenbart att SJ – både som aktiebolag och tidigare som statligt af-färsverk – har skötts på ett sådant sätt att de nuvarande problemen uppstått, säger motionärerna. De anser att regeringen inte har klarat av att utöva statens ägande på ett klokt och långsiktigt sätt, till förfång för SJ som företag, resenärerna, skattebetalarna och andra företag som konkurrerar på de svenska järnvägs- och transportmarknaderna. Regeringen har tillsatt en etikkommission för att granska det privata näringslivet men inte någon kommission för att granska etiken i de statliga bolagen, konstaterar motionärerna. De hävdar att det dock har visat sig att statliga bolag i många fall agerar på ett sämre sätt än det privata näringslivet. För att undvika detta föreslår motionärerna att en oberoende granskning av hur staten skött sitt ägande i SJ skall genomföras.

Vissa kompletterande uppgifter

Akten i ärendet

Utskottet begärde under motionstiden in akten rörande propositionen om SJ från Näringsdepartementet. Materialet i akten, som är sekretessbelagt hos departementet, inkom till utskottet tre dagar före motionstidens utgång och har därefter – med fortsatt sekretess – varit tillgängligt för utskottets ledamöter och suppleanter. I materialet ingår främst underlag från den externa ekonomiska och juridiska expertis som departementet anlitat i utredningsarbetet, nämligen Price Waterhouse Coopers AB och Mannheimer Swartling Advokatbyrå.

Trafikutskottets yttrande

Näringsutskottet har berett trafikutskottet möjlighet att yttra sig över propositionen och de motioner som väckts med anledning av propositionen. Trafikutskottet redovisar i sitt yttrande (2002/03:TU7y, se bilaga 2) den transportpolitiska bakgrunden och de olika beslut som riksdagen fattat på det trafikpolitiska området. När det gäller bolagiseringen av SJ erinras om att trafikutskottet i ett betänkande våren 2002 (bet. 2001/02:TU14) – med anledning av regeringens redogörelse för bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar (skr. 2001/02:141) – framhöll att det är viktigt att ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem åstadkoms. Detta förutsätter bl.a. en konkurrenskraf-

tig järnvägstrafik för både personer och gods. Järnvägens infrastruktur måste utvecklas och järnvägstrafiken anpassas till kundernas behov och trafiken måste också vara företagsekonomiskt lönsam för järnvägsoperatörerna, anförde trafikutskottet vidare.

Trafikutskottet påpekade vidare i betänkandet att målet med bolagiseringen av SJ var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på lika villkor med övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit. För det första verksamhetsåret, år 2001, konstaterade utskottet dock att såväl SJ som Green Cargo AB visade ekonomiska underskott. Trafikutskottet noterade också att företagens skuldsättningsgrader hade ökat – SJ redovisade t.ex. en soliditet på 8,7 %, vilket enligt bolagets årsredovisning för år 2001 innebar en hög finansiell risk. Trafikutskottet framhöll mot denna bakgrund att fortsatta underskott försämrar företagens utvecklingsmöjligheter och riskerar på sikt även företagens möjligheter att fortleva utan kapitaltillskott samt underströk att det är angeläget med en omsorgsfull uppföljning och utvärdering av de nya SJ-företagens ekonomiska utveckling.

I sitt yttrande till näringsutskottet framhåller trafikutskottet inledningsvis att propositionen bör ligga till grund för ett ställningstagande från riksdagens sida och att näringsutskottet därmed bör avstyrka motionerna 2002/03:N16 (m), 2002/03: N15 (fp), 2002/03:N13 (kd) och 2002/03:N14 (c) i de delar där det yrkas avslag på propositionen. I en avvikande mening (m, fp, kd, c) anføres att propositionen är undermålig. Regeringens beslutsunderlag anses otillfredsställande med hänsyn till de föreslagna stödåtgärdernas omfattning och konsekvenserna för järnvägs- och transportmarknaden som helhet. Propositionen saknar också erforderliga konsekvensanalyser, och beslutsunderlaget ger inte stöd för slutsatsen att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att lösa SJ:s strukturella och finansiella problem, sägs det. Förslagen anses vidare kunna strida mot EU:s regler om statsstöd samtidigt som åtgärderna snedvrider konkurrensen på järnvägsmarknaden. Näringsutskottet bör därför avstyrka propositionen i dess helhet, sägs det i den avvikande meningen.

Enligt trafikutskottets mening har staten ett transportpolitiskt ansvar för att en hållbar transportutveckling byggd på en väl fungerande järnvägstrafik skall kunna uppnås i landet i enlighet med det transportpolitiska beslut riksdagen fattade år 1998. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ skall kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer och kunder. Det vore därför enligt trafikutskottets mening inte hållbart att försätta SJ i likvidation. Trafikutskottet anser det viktigt att åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ görs med utgångspunkt från resenärernas intresse, de transportpolitiska effekterna samt statsfinansiella och andra ekonomiska hänsyn. Valet av åtgärder för att rekonstruera SJ bör vidare stå i samklang med de ställningstaganden som kan bli följden av den pågående järnvägsutredningen (se vidare i det följande) som har till uppgift att bl.a. analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg. I utredarens uppdrag ingår att

överväga flera av de frågor som förs fram i motionerna om bl.a. järnvägstrafikens reglering, fordonsförsörjning och trafikupphandling. Fortsatta överväganden om järnvägstrafikens framtida utveckling bör, enligt trafikutskottets mening, grundas på ett omsorgsfullt utredningsarbete. Trafikutskottet anser därför inte att det är lämpligt att riksdagen i detta sammanhang tar ställning till de olika förslag som förts fram om järnvägstrafikens reglering, fordonsförsörjning, trafikupphandling m.m. I avvaktan på att det pågående utredningsarbetet slutförs bör därför aktuella motionsförslag avstyrkas.

Sammanfattningsvis har trafikutskottet ingen erinran mot regeringens förslag och anser att näringsutskottet bör tillstyrka propositionen och avstyrka motionerna i motsvarande delar.

I fyra avvikande meningar redovisar företrädarna för Moderata samlingspartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet sina respektive ställningstaganden i frågan om åtgärdsförslag.

Förslag avseende kapitalstruktur i statliga bolag

Som sägs i den här aktuella propositionen föreslås finansieringen av kapitaltillskottet till SJ ske genom den i 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) föreslagna ramen för kapitalinsatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Finansutskottet har i sitt nyligen justerade betänkande 2002/03:FiU21 tillstyrkt förslaget med vissa modifieringar. Två reservationer (m, fp, c; kd) har avlämnats. Riksdagen debatterar ärendet den 11 juni 2003 och kommer att fatta beslut i frågan innan det här aktuella betänkandet dagen därpå blir föremål för beslut i kammaren.

Utfrågning om SJ:s ekonomiska situation

Närings-, finans- och trafikutskotten genomförde i december 2002 en gemensam, icke offentlig, utfrågning av näringsminister Leif Pagrotsky om SJ:s ekonomiska situation. Bakgrunden var den kontrollbalansräkning som SJ hade upprättat och som visade att det egna kapitalet understeg hälften av det registrerade aktiekapitalet. Näringsministern redovisade vid utfrågningen det arbete som igångsatts inom departementet.

Granskning av upphandlingen av trafiken på Väst kustbanan

Konstitutionsutskottet granskade våren 2001 Näringsdepartementets ansvar kring upphandlingen av trafiken på Väst kustbanan. Sedan SJ år 1998 förklarat att trafiken på stomjärnvägen Göteborg–Malmö inte kunde bedrivas på kommersiella grunder uppdrog regeringen åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafiktrafik att överväga om en upphandling var nödvändig för att säkerställa att den långväga persontågstrafiken på Väst kustbanan mellan Göteborg och Malmö skulle kunna upprätthållas på tidigare nivå. Upphandlingen skulle ske i konkurrens. I december 1998 redovisades resultatet av uppdraget för regeringen tillsammans med ett preliminärt avtal med Väst kustpendeln, se-

dermera Sydvästen AB. Avtalet godkändes av regeringen i februari 1999 och avsåg trafik under år 2000. SJ kom sedan att återta trafiken i maj 2000.

Enligt konstitutionsutskottets bedömning fick det anses klarlagt att SJ enligt den då gällande regleringen efter avtalstidens utgång kunde återta trafiken, om SJ ansåg den kommersiellt motiverad, och det förelåg således inte något egentligt utrymme för regeringen att pröva SJ:s affärsmässiga bedömning. SJ:s inledande beslut om att trafiken inte var kommersiell fattades i förvissningen om att trafiken senare kunde återtas. Ett förutseende agerande och tydlig information om regelverk och avsikter skulle dock, menade konstitutionsutskottet, ha kunnat förhindra Sydvästens stora problem med verksamheten på Väst kustbanan. Enligt utskottets mening förtjänade bristerna i detta avseende kritik. Granskningen föranledde inte något uttalande i övrigt från konstitutionsutskottets sida. I en reservation (m, kd, c, fp) ansågs vid en samlad bedömning att den dåvarande näringsministern Björn Rosengren inte kunde undgå kritik.

Interpellationsdebatt om öppenheten i de statliga företagen

Näringsminister Leif Pagrotsky besvarade nyligen en interpellation (ip. 2002/03:278) av Mikael Odenberg (m) om öppenheten i de statliga företagen. Interpellanten hade bl.a. ställt frågan om vilka åtgärder ministern avser att vidta för att öka riksdagsledamöternas insyn i de statliga bolagen. I interpellationen hänvisades till närings-, trafik- och finansutskottens tidigare nämnda gemensamma utfrågning om situationen i SJ i december 2002 och den fram till den tidpunkten icke offentliggjorda kontrollbalansräkning som upprättats av bolaget. Interpellanten ansåg att ett sådant hemlighetsmakeri försvårar för riksdagsledamöter att få tillgång till det underlag som finns för olika förslag till beslut och att därmed riksdagsledamöternas möjligheter att fullgöra sin uppgift som ombud för ägarna – svenska folket – försvåras.

I sitt svar anförde näringsministern – när det gällde frågan om riksdagsledamöternas insyn i de statliga bolagen – att riksdagen och dess utskott kan ta del av alla uppgifter hos Regeringskansliet rörande statliga bolag, även sådana uppgifter som omfattas av sekretess. Regeringskansliet ansvarar för förvaltningen av aktiebolag som lyder under aktiebolagslagen, konstaterade näringsministern. Samtidigt gäller att flertalet bolag är konkurrensutsatta och därför måste ges möjlighet att verka på samma villkor som sina konkurrenter. Därför förekommer det att handlingar som innehåller affärshemligheter hemligstämplas, uppgav näringsministern och deklarerade att han inte har för avsikt att verka för att denna ordning skall ändras.

Riksdagens revisorers förstudie av SJ:s ekonomi

Riksdagens revisorer beslöt i februari 2003 – på förslag av Mikael Odenberg (m) och Elizabeth Nyström (m) – att genomföra en förstudie av SJ:s ekonomi. Ställning till den genomförda förstudien kommer att tas av revisorerna i plenum den 5 juni 2003.

Järnvägsutredningen

Beträffande förslagen i motionerna om den fortsatta utvecklingen av järnvägsmarknaden – som inte är föremål för något förslag till riksdagsbeslut i propositionen och som tillhör trafikutskottets beredningsområde – kan noteras att regeringen våren 2001 tillkallade en särskild utredare, f.d. generaldirektören Jan Brandborn, med uppdrag att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn (dir. 2001:48 och 2002:128). I uppdraget ingår bl.a. att med utgångspunkt i konsumentintresset beskriva förutsättningarna för och analysera effekterna av en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Utredaren skall analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt i sin slutliga bedömning förorda ett alternativ. Analysen kan exempelvis avse en total avreglering eller olika former av koncessioner. Den rapport som tagits fram av SJ (Marknadsmodeller för persontrafik på järnväg) och det förslag till indelning i koncessionsområden som redovisats i betänkandet Rikstrafiken – en ny myndighet (SOU 1999:57) kan utgöra utgångspunkter för analysen. Det står dock utredaren fritt att välja de modeller som han anser bör analyseras närmare. Den förordade modellen bör om möjligt redovisa en stegvis utveckling av konkurrensen. I denna del av uppdraget ingår även att se över myndighetsstrukturen inom järnvägssektorn.

Utredaren avlämnade våren 2002 ett delbetänkande, Rätt på spåret (SOU 2002:48), i vilket redovisas förslag till de författnings- och organisationsförändringar som är lämpliga för att genomföra direktiven i det s.k. järnvägspaketet (ett antal olika EU-direktiv). Slutbetänkande skall avlämnas den 14 november 2003.

EU:s statsstöds- och konkurrensregler

Frågan om förenligheten av regeringens förslag med EU:s statsstöds- och konkurrensregler berörs i propositionen och i motionerna. 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 snedvrida 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 det föreslagna kapitaltillskottet till SJ och den föreslagna låneramen i Riksgäldskontoret 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 stödmottagande 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.

Näringsdepartementet inlämnade till EG-kommissionen den 12 maj 2003 ett underlag med information om de föreslagna åtgärderna. Detta material, som är hemligstämplat, överlämnade departementet till utskottet med fortsatt hemligstämpling. Hemligstämplingen av Näringsdepartementets missivskrivelse till kommissionen hävdes senare, den 20 maj 2003, av departementet.

Det kan också nämnas att Företagarnas Riksorganisation i maj 2003 inlämnade ett klagomål i frågan till kommissionen.

Utskottets ställningstagande

Inledning

Utskottet behandlar först frågan om avslag på propositionen, därefter frågan om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ och slutligen frågan om den fortsatta avregleringen av järnvägsmarknaden.

Avslag på propositionen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avvisa motioner med förslag om avslag på propositionen. Det underlag som presenteras i propositionen är, enligt utskottets mening, tillräckligt som underlag för ett riksdagsbeslut.
Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).

I de fyra motioner som väckts med anledning av propositionen föreslås att regeringens förslag skall avslås, bl.a. med hänvisning till att beslutsunderlaget anses bristfälligt. Utskottet delar inte denna ståndpunkt utan anser att propositionen bör ligga till grund för ett riksdagsbeslut. Det underlag som redovisas i propositionen är, enligt utskottets mening, tillfyllest. Som redovisats har utskottet också haft tillgång till hela den akt i ärendet som finns hos Närings-

departementet. Utskottet behandlar här endast de rena avslagsyrkandena i motionerna och går därför inte närmare in på de olika omständigheter som det hänvisas till i motionerna, t.ex. frågan om de föreslagna åtgärdernas förenlighet med EU:s konkurrens- och statstödsregler. Till dessa frågor återkommer utskottet i nästföljande avsnitt.

Med det anförda avstyrker näringsutskottet – i likhet med trafikutskottet – motionerna i berörda delar.

Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör besluta om genomförande av de åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ som föreslås i propositionen och som omfattar bl.a. ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor och en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 miljoner kronor under perioden 2004–2007. Liksom trafikutskottet delar näringsutskottet regeringens bedömning att åtgärder måste vidtas för att reda upp den ekonomiska krisen i SJ.

Som tidigare redovisats upprättade styrelsen i SJ i december 2002 en kontrollbalansräkning som visade att det egna kapitalet understiger hälften av det registrerade aktiekapitalet. Vid en extra bolagsstämma den 15 januari 2003 beslöt ägaren, staten, att ta i anspråk den stipulerade fristen om 8 månader för att undersöka möjligheterna att återställa kapitalet i SJ. Aktiekapitalet måste alltså vara återställt senast den 15 september 2003.

Staten har ett transportpolitiskt ansvar för att en hållbar transportutveckling, byggd på en väl fungerande järnvägstrafik, skall kunna uppnås i landet i enlighet med det transportpolitiska beslut som riksdagen fattade år 1998, anför det i yttrandet från trafikutskottet. Näringsutskottet delar denna åsikt. Regeringens vision och målsättning för SJ är, som nämnts, att bolaget skall vara ett modernt reseföretag som i alla avseenden och uthålligt agerar affärs- mässigt och kommersiellt. Inom ramen för denna målsättning är uppdraget till SJ att fullfölja den tidigare påbörjade renodlingen av företaget till kärnverksamheten.

SJ:s nya ledning har under år 2002 utarbetat en strategi och lanserat ett antal resultatförbättringsåtgärder. Strategiarbetet har bl.a. utmynnat i en omarbetad affärsplan för perioden 2003–2007 och en ny organisation. Både kraftig tillväxt och förbättrade marginaler skall uppnås under affärsplanepérioden, samtidigt som ett omfattande kulturförändringsarbete skall bedrivas för att SJ skall bli mer marknadsmässigt. SJ presenterade nyligen ett program som syftar till att förbättra resultatet med 700 miljoner kronor, så att lönsamhetskraven uppnås senast år 2006.

Utskottet delar regeringens bedömning att åtgärder måste vidtas för att reda upp den ekonomiska krisen i SJ. Framtidsutsikterna för järnvägen som sådan får sägas vara goda. Därmed bör det finnas förutsättningar för att SJ

som företag skall kunna få en gynnsam utveckling. Utskottet kan därför inte se förslag om en likvidation av SJ eller en omedelbar försäljning av SJ – som förordas i några motioner – som rimliga alternativ utan snarare som utslag av oansvarig oppositionspolitik. Staten bör fortsätta att utöva sitt ägaransvar på ett ansvarsfullt sätt. Utskottet vill i detta sammanhang något beröra det som sägs i motionerna om att inga alternativ till de föreslagna åtgärderna diskuteras, att problem- och konsekvensanalyser inte redovisas, att kapitaltillskottet inte är förenat med villkor och att det finns en risk för att en norm etableras med innebörden att statliga företag som betar sig oansvarigt kan få hjälp. I propositionen berörs alternativet att låta SJ gå i likvidation. Regeringen anser dock, som redovisats, att det är viktigt att det finns en stabil, långsiktig aktör på marknaden för persontrafik på järnväg i Sverige och bedömer att det vore till avsevärd nackdel för hela persontransportsystemet om SJ skulle träda i likvidation. En likvidation skulle även innebära en förlust av tidigare genomförda investeringar, och regeringen bedömer därför att detta inte är ett alternativ. Utskottet delar helt dessa bedömningar. Kapitaltillskottet kan vidare inte anses vara villkorslöst – staten ställer som ägare krav på avkastning och soliditet. Utskottet vill understryka att det här aktuella kapitaltillskottet inte på något sätt är att se som ett uttryck för en ändrad inriktning i statens ägarpolicy när det gäller statliga företag.

Frågan om de föreslagna åtgärdernas förenlighet med EU:s konkurrens- och statsstödsregler behandlas i propositionen. Utskottet har i det föregående redogjort för de bestämmelser och direktiv som är aktuella. Regeringen gör, som redovisats, bedömningen – enligt den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen – att åtgärderna inte är att anse som statsstöd. Regeringen har också som nämnts informerat kommissionen om denna bedömning och lämnat in ett underlag som närmare redogör för de föreslagna åtgärderna. Utskottet finner ingen anledning att ifrågasätta den bedömning som regeringen gör. Syftet med åtgärderna är ju att SJ – när företagets finansiella ställning har stärkts – skall ge utdelning till staten. Staten agerar 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 de föreslagna åtgärderna leder till konkurrenssnedvridning vill utskottet understryka att SJ självfallet inte skall inta någon särställning på de marknader där andra tågoperatörer är verksamma. SJ och andra transportföretag omfattas naturligtvis av samma strikta konkurrensregler. Avkastningskraven skall upprätthållas.

Det föreslagna kapitaltillskottet är, som redovisats, avsett att finansieras genom den i 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) föreslagna ramen för kapitalinsatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Finansutskottet har i sitt nyligen justerade betänkande 2002/03:FiU21 tillstyrkt förslaget med vissa modifieringar. Riksdagen väntas fatta beslut om nämnda ärende innan det här aktuella betänkandet blir föremål för beslut i kammaren. Utskottet utgår från att den kapitalstruktur från vilken tillskottet

till SJ skall finansieras är beslutad av riksdagen när beslut rörande åtgärderna för att stärka den finansiella ställningen i SJ skall fattas.

I motionerna förs fram olika förslag som rör järnvägsmarknadens organisering, t.ex. om Rikstrafikens uppdrag och fordonsförsörjningen. Detta är områden som inte är föremål för förslag till riksdagsbeslut i propositionen och som inte heller tillhör näringsutskottets utan trafikutskottets ansvarsområde. Som tidigare redovisats har Järnvägsutredningen i uppdrag att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. I det slutbetänkande som utredaren skall presentera den 14 november 2003 kan de olika områden som berörs i motionerna förväntas bli behandlade. Att riksdagen med olika beslut och tillkännagivanden skulle föregripa utredarens förslag och den därefter följande beredningen kan utskottet inte se någon anledning till. Denna ståndpunkt intar också trafikutskottet i sitt yttrande. Frågan om fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden behandlas separat i nästföljande avsnitt.

Med det anförda tillstyrker utskottet – i likhet med trafikutskottet – propositionen i samtliga delar och avstyrker de här aktuella motionsyrkandena.

Fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsyrkanden om en fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden. Utskottet konstaterar att denna fråga inte är föremål för något förslag till riksdagsbeslut i propositionen och att den inte heller tillhör näringsutskottets beredningsområde. Järnvägsutredningen bedriver för närvarande ett utredningsarbete på området och kommer att avlämna sitt slutbetänkande i november 2003. Riksdagen bör inte föregripa detta arbete. *Jämför reservationerna 2 (m, fp, c) och 3 (kd).*

I alla de fyra motionerna med anledning av propositionen förs fram olika synpunkter och förslag rörande den framtida utvecklingen av järnvägsmarknaden och frågan om en fortsatt avreglering. Även detta är frågor som inte är föremål för något förslag till riksdagsbeslut i propositionen och som inte tillhör näringsutskottets utan trafikutskottets beredningsområde. Som tidigare påpekats pågår ett utredningsarbete på detta område inom Järnvägsutredningen. Med utgångspunkt i konsumentintresset skall utredaren beskriva förutsättningarna för och analysera effekterna av en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Utredaren skall analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt i sin slutliga bedömning förorda ett alternativ. Analysen kan exempelvis avse en total avreglering eller olika former av koncessioner.

Utskottet anser – i likhet med trafikutskottet – att det är självklart att beslut om eventuell fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden måste baseras på ett gediget utredningsunderlag. Järnvägsutredningen skall, som nämnts, lämna

sitt slutbetänkande den 14 november 2003, varefter sedvanlig beredning kommer att ske. Att föregripa detta arbete genom att riksdagen nu skulle fatta något beslut rörande den framtida utvecklingen på järnvägsmarknaden skulle, anser utskottet, vara ansvarslost och innebära en diskreditering av Järnvägsutredningen.

Med det anförda avstyrker utskottet – i likhet med trafikutskottet – 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 Mikael Odenberg (m), Eva Flyborg (fp), Ulla Löfgren (m), Åsa Torstensson (c), Nyamko Sabuni (fp), Lars Lindén (kd) och Ola Sundell (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

1. Riksdagen avslår proposition 2002/03:86. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:N13 yrkande 1, 2002/03:N14 yrkande 1, 2002/03:N15 yrkande 1 och 2002/03:N16 yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser – i likhet med vad som anförs i motionerna 2002/03:N16 (m), 2002/03:N15 (fp), 2002/03:N13 (kd) och 2002/03:N14 (c) – att propositionen bör avslås. Respekten för den demokratiska beslutsordningen kräver att det underlag som regeringen presenterar i en proposition är av sådan karaktär att det självständigt kan ligga till grund för ett riksdagsbeslut. Brister i underlaget kan inte kompenseras av att departementet i efterhand ställer sekretessbelagt ärendematerial till förfogande för utskottet. I det här aktuella fallet innebar detta att utskottet först tre dagar före motionstidens utgång fick tillgång till ytterligare underlagsmaterial i ärendet.

Det av regeringen i propositionen presenterade beslutsunderlaget är, enligt vår mening, otillräckligt som grund för ett riksdagsbeslut. Problem- och konsekvensanalyser, som enligt gällande riktlinjer skall ingå i en proposition, saknas i princip helt i den här aktuella propositionen. Effekterna för andra aktörer berörs inte. Någon diskussion om alternativa handlingsvägar eller om de föreslagna åtgärderna kan förväntas innebära en hållbar lösning på SJ:s problem förs inte heller.

Frågan om förenligheten med EU:s konkurrens- och statsstödsregler behandlas summariskt i ett avsnitt i propositionen. Där konstateras – lakoniskt – att regeringen anser att den s.k. marknadsekonomiska investerarprincipen gäller och att det inte är fråga om statsstöd. Någon information om den djupare innebörden av denna princip eller om hur regeringen avser att hantera frågan i förhållande till EG-kommissionen redovisas inte. Regeringen har dock nyligen lämnat in ett underlag till kommissionen, ett sekretessbelagt underlag som utskottet, med fortsatt sekretessbeläggning, fått tillgång till.

I detta sammanhang finner vi skäl att beröra Näringsdepartementets närmast slentrianmässiga sätt att hantera hemligstämpling. I det material som regeringen sände till kommissionen förseddes även missivskrivelsen med hemligstämpel – dessutom med hänvisning till fel sekretessparagraf. Departementet tycks rutinmässigt ha satt hemligstämpel på varje papper som har varit aktuellt i ärendet, ett förfarande som inte står i överensstämmelse med den vilja till öppenhet som näringsminister Leif Pagrotsky gav uttryck för i den tidigare redovisade interpellationsdebatten om öppenheten i de statliga företagen.

Sammantaget anser vi – i likhet med vad som anförs i en avvikande mening (m, fp, kd, c) i trafikutskottets yttrande – att beslutsunderlaget i propositionen är undermåligt och inte kan ligga till grund för ett riksdagsbeslut. Propositionen bör därför avslås. Därmed blir de aktuella motionsyrkandena tillgodosedda och tillstyrks.

2. Fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden (punkt 3)

av Mikael Odenberg (m), Eva Flyborg (fp), Ulla Löfgren (m), Åsa Torstensson (c), Nyamko Sabuni (fp) och Ola Sundell (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 anförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:N14 yrkande 3 i denna del, 2002/03:N15 yrkande 5 och 2002/03:N16 yrkande 3 i denna del och bifaller delvis motion 2002/03:N13 yrkandena 5 och 6.

Ställningstagande

Vi anser – i likhet med vad som anförs i motionerna 2002/03:N16 (m), 2002/03:N15 (fp) och 2002/03:N14 (c) – att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar och måste genomföras för att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft. Samtidigt bör en tillfredsställande trafikförsörjning i hela landet säkras. Konkurrens gynnar kunderna, och på sikt främjas en modernisering av sektorn. Självfallet måste höga krav på säkerhet och tillförlitlighet ställas på de operatörer som i framtiden skall trafikera bannätet. Långsiktiga spelregler för landets tågoperatörer är avgörande för en rättvis konkurrens och för att järnvägen skall kunna behålla och utveckla sin roll i transportsystemet. Det är nödvändigt att regeringen vidtar åtgärder som säkerställer att den svenska järnvägsmarknaden får långsiktiga och rättvisa spelregler. I längden är en situation där statliga bolag oavsett skötsel får kapitaltillskott ohållbar. Privata företag som missköts kan inte automatiskt räkna med tillskott från ägarna utan kan som en konsekvens av bristande affärsmannaskap eller olönsam affärsidé bjudas ut till försäljning eller avvecklas på annat sätt. Erfarenheterna hittills av konkurrensen vid länstrafikhuvudmännens upphandling är att trafik kostnaderna kunnat sänkas avsevärt till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna. Nya operatörer

har också kunnat etablera sig, och ett stelt monopolsystem har kunnat ersättas med flexibilitet och modernare företagsformer. Regeringen bör redovisa och belysa villkoren och inriktningen för den framtida svenska järnvägsmarknaden både vad gäller person- och godstransporter.

SJ:s trafikeringsrätt ger företaget monopol på persontrafik på alla lönsamma järnvägslinjer. Förutom detta har SJ möjlighet att dels bedriva med upphandlad trafik parallell, konkurrerande trafik, dels återta trafikeringsrätten efter att avtalstiden för upphandlad trafik löpt ut genom att hävda att trafiken åter kan bedrivas på kommersiella grunder. För närvarande är endast de olönsamma järnvägslinjerna konkurrensutsatta. Därför måste SJ:s monopol på stambanenätet avskaffas helt och konkurrensutsättningen omfatta även lönsam järnvägstrafik. Riksdagen bör därför uttala sig för en avreglering av all gods- och persontrafik på järnväg. Banverket bör i sin policy sträva efter att främja konkurrens på järnvägarna genom att se till att fördelning av tåglägen genomförs på ett neutralt sätt. Vårt ställningstagande ligger i linje med det som gjorts i tre avvikande meningar (m; fp; c) i trafikutskottets yttrande.

Riksdagen bör alltså genom ett tillkännagivande anmoda regeringen att vidta åtgärder för att åstadkomma en avreglering av järnvägstrafiken i enlighet med vad som här anförs. Därmed blir de nämnda motionerna helt tillgodosedda i berörda delar och tillstyrks. Övriga här aktuella motionsyrkanden blir också i sak tillgodosedda.

3. Fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden (punkt 3)

av Lars Lindén (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

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

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:N13 yrkandena 5 och 6 och bifaller delvis motionerna 2002/03:N14 yrkande 3 i denna del, 2002/03:N15 yrkande 5 och 2002/03:N16 yrkande 3 i denna del.

Ställningstagande

Jag anser – i likhet med vad som anförs i motion 2002/03:N13 (kd) – att det bör ske en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden. Jag ser fram emot Järnvägsutredningens slutbetänkande som skall redovisas i november 2003 och hoppas att regeringen så snart som möjligt efter remissbehandlingen lämnar ett förslag till hur en avreglering av den svenska järnvägsmarknaden kan ske under ordnade former. En förutsättning för att det skall kunna skapas en väl fungerande järnvägsmarknad är att staten även i framtiden tar ansvar för säkerheten och den grundläggande infrastrukturen samt att de gemensamma funktioner där det finns stordriftsfördelar inte bryts upp. Detta kan ske antingen genom att funktionerna behålls i statlig ägo eller att de olika tågoperatörerna åläggs att samarbeta kring exempelvis biljettbok-

ning. Jag tror på en framtida järnvägsmarknad där olika operatörer konkurrerar om resenärerna på lika villkor, varvid en modell med s.k. slottider kan vara en möjlig lösning. Troligtvis måste en sådan modell kombineras med någon typ av koncessioner som ger hel eller delvis ensamrätt till en operatör på sträckor som kan vara företagsekonomiskt lönsamma men som inte har så stora resandeunderlag att flera operatörer kan trafikera samma sträcka.

Regeringens förslag till åtgärder riskerar att omöjliggöra en sund utveckling av järnvägsmarknaden och en fortsatt avreglering, genom att konkurrensen hämmas och att inte några åtgärder vidtas för att komma till rätta med de strukturproblem som finns på den svenska järnvägsmarknaden, främst när det gäller fordonsförsörjningen. Eftersom en fortsatt avreglering kan antas betyda att tågoperatörerna i framtiden kan anskaffa fordon genom utländska vagnbolag, riskerar SJ att bli stående med en gammal, dyr och outnyttjad fordonspark. Detta faktum kommer att på ett påtagligt sätt försvåra en fortsatt avreglering, eftersom en sådan avreglering skulle skapa nya finansiella problem för statens eget operatörsbolag, SJ.

Det alternativ för lösning av SJ:s akuta ekonomiska kris som har föreslagits i den nyssnämnda motionen skulle däremot lägga den erforderliga grunden för en fortsatt avreglering. Av detta skäl anser jag att det är befogat att i detta sammanhang relativt utförligt redovisa huvuddragen i motionen, trots att flera av de formella förslagen till riksdagsbeslut inte behandlas i den här aktuella beslutspunkten. Förslagen i motionen är utformade utifrån att åtgärderna skall uppfylla följande kriterier: vara konkurrensneutrala, eliminera så många som möjligt av nuvarande affärsrisker för SJ, skapa bättre förutsättningar för fordonsförsörjningen, bidra till att förbättra arbetsförhållandena för de anställda inom järnvägssektorn, skapa goda förutsättningar för en fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden samt vara förenliga med EU:s regler om statsstöd.

SJ:s kapitalbrist borde avhjälpas genom en eftergift av hela den hyresskuld som SJ har gentemot staten genom affärsverket Statens järnvägar, bundet till att SJ återlämnar samtliga hyrda fordon till affärsverket. Härigenom skulle SJ ha getts en soliditet på nästan 40 %, samtidigt som bolaget skulle befrias från den största nuvarande affärsrisken. I och med att fordonen skulle återlämnas till affärsverket skulle affärsverket komma att framöver ansvara för de affärs- och restvärdesrisker som är förknippade med fordonen. För affärsverkets räkning skulle transaktionen innebära att det uppstår ett negativt eget kapital om drygt 2 000 miljoner kronor. Detta kapital motsvaras av den överbelåning som finns på de hyrda fordonen och är en kostnad som, oavsett vilken lösning som väljs för att komma tillrätta med SJ:s nuvarande finansiella problem, måste betalas antingen via den hyra som debiteras tågoperatörerna eller via kapitaltillskott till antingen SJ eller affärsverket.

Den nyssnämnda lösningen skulle vara att föredra framför regeringens förslag, eftersom den skapar möjligheter att vidta nödvändiga strukturförändringar och att överväga hur stor del av kostnaden för överbelåningen som skall finansieras av staten och hur stor del som staten bör försöka finansiera

via uthyrningsverksamhet. Förslaget skulle även skapa konkurrensneutralitet mellan tågoperatörerna och inte ge SJ något försteg, vilket blir fallet om bolaget ges ett kapitaltillskott för att amortera av på de skulder som enbart belastar de fordon SJ använder i egen trafik. Genom att de hyrda fordonen återlämnades till affärsverket skulle SJ:s balansomslutning minska med 45 % jämfört med den nuvarande nivån och med ungefär 30 % jämfört med nivån enligt regeringens förslag.

För att förbättra SJ:s lönsamhet borde bolaget vidare överlämna fler än de två olönsamma trafikeringsåtaganden som regeringen föreslår. Den analys som Kristdemokraterna gjort av bolagets trafikeringsåtaganden visar att det i princip är två åtaganden som bär upp hela SJ under affärsplaneperioden. Undersökningar visar även att det är möjligt att överlämna trafikeringsåtagandena tidigare än vad regeringen har föreslagit. Följande olönsamma trafikeringsåtaganden som för närvarande bedrivs på kommersiella villkor borde överlämnas för upphandling så att trafikstart kan ske i och med tidtabellsskiftet den 1 januari 2005: Sundsvall–Stockholm, Stockholm–Östersund–Duved/Storlien, Stockholm–Borlänge-Falun, samt nattåget Göteborg/Stockholm–Östersund–Storlien.

I och med att den största delen av de fordon som finns tillgängliga för persontrafik på den svenska järnvägsmarknaden enligt förslaget i motionen skulle återlämnas till affärsverket Statens järnvägar skulle förutsättningar skapas för en lösning av de nuvarande problemen med fordonsförsörjningen. Alla bolag skulle – på lika villkor och till samma kostnader – få tillgång till fordon, samtidigt som SJ inte skulle behöva bära kostnader för outnyttjade fordon ifall det överskott på fordon skulle uppstå som regeringen befarar i och med att trafikhuvudmännen ges ett investeringsbidrag på 4 500 miljoner kronor. Den ökade restvärdesrisk som statsbidraget skulle kunna skapa i den befintliga vagnparken skulle i så fall komma att bäras av staten.

Förslagen i motionen skulle även bidra till att skapa förutsättningar för bildandet av ett från tågoperatörerna oberoende vagnbolag. Regeringen borde i så fall överväga ifall delar av det kapital som finns i den nuvarande fordonsparken skulle kunna användas som aportemission vid bildandet av ett sådant bolag. För att ytterligare förbättra fordonsförsörjningen och öka tillgången på nya fordon borde Rikstrafiken ges möjlighet att – som en av förutsättningarna när trafik skall upphandlas – ange att vissa på förhand bestämda fordon skall användas. Rikstrafiken borde även ges möjlighet att ställa ut garantier till vagnbolag att de fordon som en operatör vill hyra för ett visst trafikavtal skall nyttjas för ytterligare en eller flera upphandlingsperioder. En ökande andel nya fordon är nödvändigt för att öka järnvägens konkurrenskraft och på så sätt få en tillväxt av antalet resenärer som väljer det säkra och miljövänliga transportalternativ som järnvägen är.

Rikstrafiken är den statliga myndighet som ansvarar för att upphandla sådan trafik som inte är företagsekonomiskt lönsam men som ändå anses vara samhällsekonomiskt viktig. I de upphandlingar som gjorts hittills har priset för upphandlingen varit den enda avgörande faktorn för vem som vinner ett

anbud. Eftersom förutsättningarna vad gäller turtäthet och liknande är bestämda från början och alla operatörer i praktiken är hänvisade till att hyra fordon av SJ till av Rikstrafiken avtalade hyror, finns det endast ett fåtal variabler som operatörerna kan påverka för att pressa sina kostnader och på så sätt vinna ett anbud. Ofta har löntagarna på ett olyckligt sätt hamnat i kläm vid upphandlingar, eftersom de anställdas löner och förmåner samt personaltätheten är de stora rörliga faktorer som kan påverka operatörernas kostnader. För att öka kvaliteten i upphandlingarna och för att på ett bättre sätt kunna tillgodose personalens berättigade krav på en bra arbetssituation bör Rikstrafiken vid framtida upphandlingar inte enbart ställa krav på ett lågt pris utan även väga in sådana faktorer som service, kvalitet, personaldimensionering och personalens behov av kompetensutveckling. Dessutom bör Rikstrafiken försäkra sig om att anbudena bygger på i branschen gällande kollektivavtal och att de krav som ställs i det systematiska arbetsmiljöarbetet får genomslag i upphandlingarna.

När Rikstrafiken ges ett utökat uppdrag måste även de ekonomiska förutsättningarna förändras. Detta kan ske antingen genom att det via statsbudgeten anslås mer resurser till Rikstrafiken eller genom att Rikstrafiken undersöker möjligheten att utfärda koncessioner för trafiken på de nya sträckor som myndigheten föreslås få ansvar för. Den operatör som vinner en koncession skulle mot en avgift under en på förhand bestämd tidsperiod ges ensamrätt att trafikera en viss sträcka. Vidare behövs en översyn av anbudstiderna för upphandlad trafik, som generellt sett har varit för korta. För att skapa goda ekonomiska förutsättningar och öka möjligheterna för investeringar i fordon bör anbudstiderna vara fem till sju år med möjlighet till viss förlängning.

Jag anser – med hänvisning till det anförda – att riksdagen genom ett tillkännagivande bör anmoda regeringen att omedelbart vidta åtgärder för att åstadkomma en avreglering av järnvägstrafiken och ändringar i den framtida upphandlingen av järnvägstrafik i enlighet med vad som här anförs. Därmed blir den nämnda motionen helt tillgodosedd i de delar som här är föremål för riksdagsbeslut och tillstyrks. Övriga här aktuella motionsyrkanden blir också i sak tillgodosedda.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (punkt 2)

av Mikael Odenberg, Ulla Löfgren och Ola Sundell (alla m).

Företrädarna i utskottet för Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har i en gemensam reservation yrkat avslag på propositionen. Emellertid finns det en majoritet i utskottet, bestående av företrädarna för Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, som ställer sig bakom propositionen, varför den nyssnämnda reservationen kan förväntas bli avslagen av riksdagen. Därav följer att vi inte deltar i beslutet under punkt 2 om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ. I detta särskilda yttrande redovisar vi kortfattat hur vi anser att situationen i SJ borde ha hanterats. För en utförligare presentation hänvisas till motion 2002/03:N16 (m) och till tidigare motionsreferat i betänkandet.

Vi utesluter inte att SJ:s akuta problem kräver ett kapitaltillskott från staten, men för att bedöma detta hade det krävts ett ordentligt beslutsunderlag och regeringen hade fått återkomma till riksdagen. En lösning av den akuta krisen för SJ måste dock följas av en strategi för företaget och för tågtrafiken. Förslaget om kapitaltillskott till SJ riskerar att cementera den existerande strukturen. Kapitalavkastningskravet gör att regeringen kommer att vara ovillig att avveckla SJ:s nuvarande monopolprivilegier. Oavsett lösningen av SJ:s akuta kris måste den följas av en plan för dels en avreglering av tågtrafiken, dels en avveckling av det statliga ägandet i SJ.

2. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (punkt 2)

av Eva Flyborg och Nyamko Sabuni (båda fp).

Företrädarna i utskottet för Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har i en gemensam reservation yrkat avslag på propositionen. Emellertid finns det en majoritet i utskottet, bestående av företrädarna för Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, som ställer sig bakom propositionen, varför den nyssnämnda reservationen kan förväntas bli avslagen av riksdagen. Därav följer att vi inte deltar i beslutet under punkt 2 om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ. I detta särskilda yttrande redovisar vi kortfattat hur vi anser att situationen i SJ borde ha hanterats. För en utförligare presentation hänvisas till motion 2002/03:N15 (fp) och till tidigare motionsreferat i betänkandet.

Vi vill inledningsvis erinra om Folkpartiets principiella syn på statliga bolag. Statens främsta näringspolitiska uppgift är att ange ramar och regelsystem för näringslivets verksamhet och bidra till att skapa förutsättningar för långsiktig tillväxt. Om staten samtidigt uppträder som ägare, utförare och utformare av de aktuella reglerna uppstår en rad problem, bland vilka följande kan nämnas: 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. Aktiebolagsformen lämpar sig dåligt för offentlig verksamhet. Därför uppstår konflikter mellan å ena sidan behovet av att kunna agera på en marknad utan att konkurrenterna får kännedom om affärsstrategi och överväganden i förväg och å andra sidan kravet på att tillgodose demokratisk öppenhet och insyn. Folkpartiets åsikt är att statliga bolag bör privatiseras. Försäljningen av de statliga företagen skall ske på ett ansvarsfullt sätt. Det berörda företaget skall bli starkare och mer konkurrenskraftigt efter slutförd privatisering. En omprövning av det statliga ägandet kan förväntas medföra effektivitetsvinster såväl på det samhällsekonomiska planet som för de enskilda företagen.

SJ:s strukturproblem beror på den oklara situation som ett statligt ägt f.d. monopolföretag har på en bara delvis avreglerad marknad. Tilltron till att ledningen kan öka affärsmässigheten utan att företaget helt och hållet är utsatt för konkurrens är överdriven. En stor riskfaktor i bolaget är enligt regeringen värderingen av rullande materiel som hyrs ut till SJ, vilken hittills har varit bristfällig. Det är inte enstaka olycksfall i arbetet som lett till att SJ träffat olönsamma trafikavtal. Attityden mot andra aktörer har varit kallsinnig och SJ har – förefaller det – präglats av en vilja att slå ut konkurrenter – kosta vad det kosta vill. Det vore illa om det skapas en bild av att ett statligt bolag som betar sig oansvarigt kan få hjälp att lösa kriser och frånträda ingångna avtal. Sammanfattningsvis finns alltså flera omständigheter som föranleder Folkpartiet att ifrågasätta de föreslagna åtgärdernas tillräcklighet och lämplighet. Folkpartiets mening är därför att regeringens proposition borde avslås. SJ skulle då träda i likvidation senast den 15 september 2003, och en likvidator skulle ha förordnats med uppdrag att omstrukturera och sälja verksamheten under ordnade förhållanden. Det skulle ha funnits gott om tid att förbereda omstruktureringen.

3. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (punkt 2)

av Lars Lindén (kd).

Företrädarna i utskottet för Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har i en gemensam reservation yrkat avslag på propositionen. Emellertid finns det en majoritet i utskottet, bestående av företrädarna för Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, som ställer sig bakom propositionen, varför den nyssnämnda reservationen kan förväntas bli avslagen av riksdagen. Därav följer att jag inte deltar i be-

slutet under punkt 2 om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ. I detta särskilda yttrande redovisar jag kortfattat hur jag anser att situationen i SJ borde ha hanterats. För en utförligare presentation hänvisas till motion 2002/03:NU13 (kd) och till tidigare motionsreferat i betänkandet.

Jag anser alltså att de åtgärder som regeringen föreslår är otillräckliga för att skapa goda ekonomiska förutsättningar för SJ både på lång och på kort sikt. Jag anser inte heller att det är ett hållbart alternativ att låta SJ gå i konkurs. SJ:s kapitalbrist borde i stället ha avhjälpits genom en eftergift av hela den hyresskuld som SJ har gentemot staten genom affärsverket Statens järnvägar. Denna eftergift skulle ha varit bunden till att SJ återlämnar samtliga inhyrda fordon till affärsverket. På detta sätt skulle SJ ha getts en soliditet på nästan 40 % samtidigt som bolaget skulle ha befriats från den största affärsrisk som det för närvarande tyngs av. Den lösning som Kristdemokraterna har föreslagit vore att föredra framför det kapitaltillskott på högst 1 855 miljoner kronor som regeringen föreslagit, eftersom den förstnämnda lösningen skulle ha skapat möjligheter att vidta nödvändiga strukturförändringar samt överväga hur stor del av kostnaden för överbelåningen som skall finansieras av staten och hur stor del som staten bör försöka finansiera via uthyrningsverksamhet. Kristdemokraternas förslag skulle även skapa konkurrensneutralitet mellan tågoperatörerna och inte ge SJ något försteg, vilket är fallet om bolaget ges ett kapitaltillskott för att amortera av på de skulder som enbart belastar de fordon SJ använder i egen trafik.

I och med att den största delen av de fordon som finns tillgängliga för persontrafik på den svenska järnvägsmarknaden enligt Kristdemokraternas förslag skulle återlämnas till affärsverket Statens järnvägar, skulle förutsättningar skapas för att lösa de problem som finns med fordonsförsörjningen. Förslaget skulle även bidra till att skapa förutsättningar för bildandet av ett från tågoperatörerna oberoende vagnbolag. För att ytterligare förbättra fordonsförsörjningen och öka tillgången på nya fordon borde Rikstrafiken ges möjlighet att som en av förutsättningarna när trafik skall upphandlas ange att vissa på förhand bestämda fordon skall användas. Rikstrafiken borde även ges möjlighet att ställa ut garantier till vagnbolag att de fordon som en operatör vill hyra för ett visst trafikavtal skall nyttjas för ytterligare en eller flera upphandlingsperioder. När Rikstrafiken ges ett utökat uppdrag, vare sig det är genom regeringens förslag om ansvar för affärs- och restvärdesriskerna för de fordon som används i upphandlad trafik samt för upphandling av trafik på ytterligare två sträckor eller om det skulle vara genom Kristdemokraternas förslag om upphandling av trafik på ytterligare fyra sträckor, måste de ekonomiska förutsättningarna förändras. Detta kan ske antingen genom att det via statsbudgeten anslås mer resurser till Rikstrafiken eller genom att Rikstrafiken undersöker möjligheten att utfärda koncessioner för trafiken på de nya sträckor som myndigheten föreslås få ansvar för.

4. Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (punkt 2)

av Åsa Torstensson (c).

Företrädarna i utskottet för Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har i en gemensam reservation yrkat avslag på propositionen. Emellertid finns det en majoritet i utskottet, bestående av företrädarna för Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, som ställer sig bakom propositionen, varför den nyssnämnda reservationen kan förväntas bli avslagen av riksdagen. Därav följer att jag inte deltar i beslutet under punkt 2 om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ. I detta särskilda yttrande redovisar jag kortfattat hur jag anser att situationen i SJ borde ha hanterats. För en utförligare presentation hänvisas till motion 2002/03:N14 (c) och till tidigare motionsreferat i betänkandet.

Jag anser att en ny proposition borde läggas fram för riksdagen om SJ:s framtid. Skulle det vara så att en ny proposition och påföljande riksdagsbeslut inte skulle hinna återställa aktiekapitalet till den 15 september 2003 skulle staten som ägare, genom garanti, kunna utfästa betalningsansvar för perioden efter tidsfristens utgång. Därigenom skulle det skapas utrymme för utredning inför ett nytt riksdagsbeslut i frågan. Om de prognoser som regeringen räknar med skulle uppfyllas och ett avkastningskrav om 13 % på eget kapital skulle uppnås torde ett ägande i SJ vara attraktivt för fler än den svenska staten. Mot den bakgrunden borde möjligheterna att bredda ägandet i SJ ses över. Hade det varit så att SJ hade ett samhällsansvar att garantera järnvägstrafiken i hela landet hade läget varit annorlunda. Men då detta inte är fallet är det ingenting som säger att SJ i sin helhet behöver ägas av svenska staten. Ett breddat ägande skulle kunna vara ett sätt att säkerställa inflöde av nytt kapital till SJ. Regeringen borde skyndsamt utreda möjligheterna och problemen med ett breddat ägande i SJ. En försäljning av fraktföretaget Green Cargo AB borde vidare ha övervägts, varigenom kapital skulle kunna ha frigjorts för satsningar i SJ. En annan möjlig väg att gå för att rädda SJ hade varit att den hyresskuld som SJ har efterskänks.

Det är uppenbart att SJ – både som aktiebolag och tidigare som statligt af-färsverk – har skötts på ett sådant sätt att de nuvarande problemen uppstått. Regeringen har inte klarat av att utöva statens ägande på ett klokt och långsiktigt sätt, till förfång för såväl SJ som företag, resenärerna, skattebetalarna och de andra företag som konkurrerar på de svenska järnvägs- och transportmarknaderna. För att undvika att denna misskötsel upprepas borde en oberoende granskning av hur staten har skött sitt ägande i SJ genomföras.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2002/03:86

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen

1. att tilldela SJ AB ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor (avsnitt 5),
2. att ge SJ AB en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 miljoner kronor för perioden 2004–2007 (avsnitt 5),
3. att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (avsnitt 5).

Motioner med anledning av propositionen

2002/03:NI3 av Maria Larsson m.fl. (kd):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2002/03:86.
2. Riksdagen begär att regeringen vidtar de åtgärder som anges i motionen för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fordonsförsörjningen för den svenska järnvägsmarknaden.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att se över Rikstrafikens medelstilldelning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om framtida upphandling av järnvägstrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden.
7. Riksdagen begär att regeringen i enlighet med artikel 88.3 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen underrättar Europeiska kommissionen om de beslutade åtgärderna för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB.
8. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av de genomförda åtgärderna för att förbättra den finansiella ställningen i SJ AB i enlighet med vad som anförs i motionen.

2002/03:N14 av Åsa Torstensson m.fl. (c):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2002/03:86.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med en ny proposition om SJ AB:s behov av förstärkt ägarkapital samt långsiktiga finansiering.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i samband med en ny proposition om SJ AB:s framtid redovisar och belyser villkoren för och inriktningen av den framtida svenska järnvägsmarknaden både vad gäller person- och godstransporter.
4. Riksdagen beslutar att en oberoende granskning av hur staten skött sitt ägande i SJ AB tillsätts.

2002/03:N15 av Eva Flyborg m.fl. (fp):

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2002/03:86.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om felaktigheter i den modell för hantering av kapitaltillskottet regeringen föreslår.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vikten av att inte etablera normen att statliga bolag som betar sig oansvarigt kan få hjälp att frånträda ingångna avtal.
4. Riksdagen beslutar att SJ AB skall träda i likvidation när respittiden löper ut.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om avreglering av tågtrafiken.
6. Riksdagen begär att regeringen återkommer med en strategi för rekonstruktion och försäljning av SJ AB.
7. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om att se över Rikstrafikens uppdrag och överflyttning av uppgifter från SJ AB till Rikstrafiken i enlighet med vad som i motionen anförs.

2002/03:N16 av Mikael Odenberg m.fl. (m):

1. Riksdagen avslår proposition 2002/03:86.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om kapitaltillskott till SJ AB.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om avreglering av tågtrafiken och avveckling av det statliga ägandet i SJ AB.

BILAGA 2

Trafikutskottets yttrande 2002/03:TU7y

Till näringsutskottet

Inledning

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

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

Propositionen

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

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

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

Enligt regeringens vision och målsättning för SJ AB skall bolaget vara ett modernt reseföretag som i alla avseenden och uthålligt agerar affärsmässigt och kommersiellt. Lösningen på den ekonomiska kris som SJ AB befinner sig i måste göra bolaget ekonomiskt och affärsmässigt stabilt i ett längre perspektiv. En sådan lösning skall, enligt propositionen, leda till att SJ AB kan konkurrera effektivt och på lika villkor på marknaden. Bolaget måste även uppfylla sina ekonomiska mål genom att öka sina intäkter och förse sin ägare, svenska staten, med marknadsmässig avkastning på investerat kapital. Regeringen framhåller att statens ägande i SJ AB är långsiktigt och att bolaget

därför bör ges ett kapitaltillskott för att företaget skall vara livskraftigt och kunna utföra sin uppgift. Mot denna bakgrund förordas att den svaga finansiella ställningen i SJ AB stärks genom följande åtgärder:

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

Motionsförslag

I motion 2002/03:N16 av Mikael Odenberg m.fl. (m) redovisas Moderaternas syn på bakgrunden till SJ AB:s nuvarande kris. Grunden till de nuvarande problemen anses vara att den gamla monopolkulturen levt kvar inom affärsverket SJ och – efter bolagiseringen – inom SJ AB. Därefter beskrivs den kritik som riktas mot regeringens nu föreliggande förslag. Som framhållits i motion 2002/03:Fi med anledning av tilläggsbudgeten i regeringens ekonomiska vårproposition är Moderaterna kritiska till regeringens förslag om att en extra utdelning från de statligt ägda företagen förs till ett särskilt konto i Riksgäldskontoret.

Propositionen anses vara så knapphändig att Moderaterna ifrågasätter om beredningskravet i 7 kap. regeringsformen är uppfyllt. I motionen framhålls att det undermåliga underlaget ger uttryck för en bristande respekt gentemot riksdagen och att propositionen inte kan läggas till grund för ett riksdagsbeslut. Propositionen lämnar dessutom ett stort antal viktiga frågor obesvarade. Det gäller inte minst om SJ AB:s affärsplaner är realistiska och om bedöm-

ningen av företagets kapitalbehov är rimlig. Inte heller beskriver regeringen varför det föreslagna alternativet har valts framför andra möjliga lösningar. Utan ett sådant underlag är det omöjligt för riksdagen att skjuta till mångmiljardbelopp av skattebetalarnas pengar.

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

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

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

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

Kristdemokraterna framhåller i motion 2002/03:N13 av Maria Larsson m.fl. (kd) att formerna för den statliga bolagsförvaltningen måste förändras på ett sådant sätt att riksdagens partier kan ges en ökad insyn. Motionärerna kritiserar att riksdagens ledamöter endast tre dagar innan motionstiden löpte ut fick bakgrundsmaterial överlämnat, som det ej funnits möjlighet att ta ställning till tidigare. I motionen riktas vidare kritik mot regeringen för dess förvaltning av statliga bolag i allmänhet och förvaltningen av SJ AB i synnerhet. Bristen på ägarstyrning, ledning och kontroll från regeringens sida har varit omfattande, och inga effektiva insatser har gjorts från Näringsdepartementets sida för att få styrelsearbetet att fungera eller för att skapa ett stabilt ledarskap i bolaget.

I motionen yrkar Kristdemokraterna på avslag på regeringens proposition på grund av att de åtgärder regeringen föreslår är otillräckliga för att göra SJ AB ekonomiskt och affärsmässigt stabilt på ett konkurrensneutralt sätt. Dessutom anges att propositionen har stora brister och att den i princip helt saknar de konsekvensanalyser som behövs för att riksdagen skall kunna bedöma

riktigheten i regeringens förslag. Motionen presenterar ett åtgärds paket för att komma till rätta med både SJ AB:s ekonomiska problem och de strukturproblem som finns på den svenska järnvägs marknaden. I åtgärds paketet ingår bl.a. en eftergift av den leasingfordran som staten, genom affärsverket Statens järnvägar, har på SJ AB, fortsatt avreglering av järnvägstrafiken, bildandet av ett fristående vagnbolag och riktlinjer för framtida trafikupphandling.

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

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

Utskottet

Transportpolitisk bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Riksdagens ställningstagande i samband med SJ:s bolagisering

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

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

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

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

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

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

Pågående utredningsarbete

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

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

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

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

Anknytande motionsförslag

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

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

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

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

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

Trafikutskottets ställningstagande

Avslag på propositionen

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

Åtgärdsförslag

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

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

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

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

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

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

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

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

Stockholm den 15 maj 2003

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

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

Avvikande meningar

1. Avslag på propositionen

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

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

2. Åtgärdsförslag

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

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

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

3. Åtgärdsförslag

Erling Bager (fp).

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

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

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

4. Åtgärdsförslag

Johnny Gylling (kd).

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

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

5. Åtgärdsförslag

Sven Bergström (c).

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

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

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

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

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