



Riksrevisionens styrelses framställning angående bolagiseringen av Statens järnvägar

Sammanfattning

Riksrevisionen har granskat bolagiseringen av Statens järnvägar, med inriktning på förfaringssättet vid planeringen och genomförandet av ombildningen samt därpå följande uppföljning och ägarstyrning. Resultatet har redovisats i granskningsrapporten *Bolagiseringen av Statens järnvägar* (RiR 2005:11).

Riksrevisionens granskning tyder på att förberedelserna för bolagiseringen av Statens järnvägar var otillräckliga och att ansvarförhållandena var otydliga. Vissa av Riksrevisionens iakttagelser överensstämmer med iakttagelserna i tidigare granskningar av statliga bolag. Enligt Riksrevisionen genomfördes bolagiseringen med en kombination av formlös styrning, otydliga uppdrag till centrala aktörer och dubbla roller för Näringsdepartementets bolagsförvaltare. Av rapporten framgår också att de nybildade bolagen fick ogynnsamma villkor och att betydande kapitaltillskott blev nödvändiga kort tid efter bolagiseringen.

Styrelsen anser att Riksrevisionens iakttagelser är väsentliga och att de ger ytterligare stöd för de förslag som styrelsen tidigare framfört i sin framställning rörande regeringens styrning av statliga bolag (2004/05:RRS18). Styrelsen vill dessutom framhålla vikten av att riksdagen i samband med beslut om bolagiseringar får tillförlitlig information om de nya bolagens kapitalbehov som grund för sina ställningstaganden.

Styrelsen föreslår därför att riksdagen begär att regeringen, i samband med eventuella framtida ombildningar av statlig verksamhet till bolag, säkerställer att bildandet av statliga bolag styrs av transparenta och grundliga berednings- och beslutsprocesser samt att regeringen kapitaliserar de nybildade bolagen långsiktigt.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Styrelsens förslag	3
Riksrevisionens granskning.....	4
Bakgrund – om SJ och transportpolitiken.....	4
Granskningens motiv, syfte och inriktning.....	7
Riksrevisionens slutsatser.....	8
Riksrevisionens rekommendationer.....	10
Styrelsens överväganden	11
Framtida bolagiseringsprocesser och kapitalisering av nybildade statliga bolag.....	12
Styrelsens förslag.....	12

Styrelsens förslag

Med hänvisning till de motiveringar som framförs under Riksrevisionens styrelses överväganden föreslår Riksrevisionens styrelse följande:

1. Framtida bolagiseringsprocesser

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad styrelsen anfört om att regeringen, i samband med eventuella framtida ombildningar av statlig verksamhet till bolag, säkerställer att bildandet av statliga bolag styrs av transparenta och grundliga berednings- och beslutsprocesser.

2. Kapitalisering av nybildade statliga bolag

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad styrelsen anfört om att regeringen, i samband med eventuella framtida ombildningar av statlig verksamhet till bolag, kapitaliserar de nybildade bolagen långsiktigt.

Stockholm den 9 november 2005

På Riksrevisionens styrelses vägnar

Sören Lekberg

Karin Rudberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Sören Lekberg (s), Gunnar Axén (m), Eva Flyborg (fp), Rose-Marie Frebran (kd), Per Rosengren (v), Rolf Kenneryd (c), Per Lager (mp), Laila Bjurling (s), Per Erik Granström (s), Anne-Marie Pålsson (m) och Gunnar Andrén (fp).

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen har granskat bolagiseringen av Statens järnvägar, med inriktning på förfaringssättet vid planeringen och genomförandet av ombildningen samt därpå följande uppföljning och ägarstyrning. Resultatet har redovisats i granskningsrapporten *Bolagiseringen av Statens järnvägar* (RiR 2005:11). Rapporten publicerades i juni 2005.

Bakgrund – om SJ och transportpolitiken

De första svenska järnvägarna byggdes av privata aktörer som organiserade sig i Enskilda Järnvägar (EJ). Statens järnvägar (SJ) bildades 1856. År 1939 beslutade riksdagen att staten skulle köpa upp alla järnvägar av betydelse från EJ. Omkring 50 år senare inleddes en stegvis omreglering av järnvägspolitiken.

Genom transport- och järnvägspolitiska beslut under en lång följd av år (1988, 1992, 1995, 1998, 2000, 2001 och 2004) har marknaden successivt omreglerats och liberaliserats. Ett stort steg togs år 1988 då Statens järnvägar delades upp i det affärsdrivande verket SJ med ansvar för tågtrafiken och Banverket som fick ansvar för infrastrukturen. Järnvägsfastigheterna kom dock huvudsakligen att ligga kvar hos SJ. Dåvarande SJ bedrev sin verksamhet i olika associationsformer, både som affärsverk och bolag. Bolagiseringen av SJ genomfördes den 1 januari 2001.

Transportpolitiken

Riksdagen har beslutat om en transportpolitik vars mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I varje län finns en trafikhuvudman där kommuner och landsting svarar för lokal och regional kollektivtrafik. En effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar ska främjas liksom en strävan efter ökad samverkan i transportsystemet.

Staten ansvarar för infrastruktur, forskning samt utvecklings- och samordningsarbete inom järnvägsområdet. Dessutom upphandlar Rikstrafiken långväga tågtrafik för ca 400 miljoner kronor årligen. Utöver detta upphandlar trafikhuvudmännen regional och lokal tågtrafik som vanligtvis subventioneras till ca 50 %.

För persontrafik har SJ AB ensamrätt till den trafik som bolaget anser sig kunna bedriva lönsamt. För olönsam trafik har den operatör som staten upphandlat genom Rikstrafiken trafikeringsrätten. De regionala trafikhuvudmännen har rätt att ombesörja persontrafiken lokalt och regionalt i det egna länet och kan efter regeringsbeslut också få trafikeringsrätt i angränsande län. Järnvägsmarknaden för godstrafik är genomgående konkurrensutsatt.

Riksdagsbeslut om bolagisering av SJ

Genom riksdagsbeslut den 31 maj 2000 (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11) bemyndigades regeringen att genomföra ombildningen av affärsverket SJ till aktiebolag. Någon tidpunkt för ombildningen angavs inte i riksdagsbeslutet. I propositionen bedömde regeringen att bolagiseringen kunde genomföras tidigast vid årsskiftet 2000/01.

I riksdagen fanns en bred enighet för bolagiseringen. Samtliga partier tog ställning för, med undantag för Vänsterpartiet som ville skjuta upp beslutet i avvaktan på en opartisk utredning av bolagiseringens konsekvenser. Tre av de borgerliga partierna ville gå längre och markerade att bolagiseringen borde ses som ett första steg i en privatisering av SJ-koncernen.

De generella motiv för bolagisering som framhölls var behovet av likvärdiga konkurrensvillkor och bättre möjligheter för affärsmässig drift, friare former för lönesättning och rekrytering av kompetent personal, direkt styrelseansvar för investeringar och deras finansiering, en internationellt erkänd företagsform, renodling av roller och beslut samt möjligheter till samägande.

I regeringens proposition angavs att målet med bolagiseringen av affärsverket SJ var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga intressenter på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet och samtidigt ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit.¹

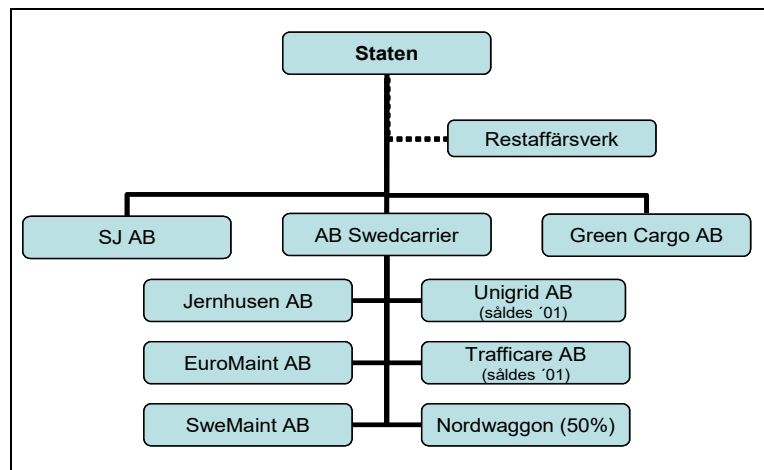
Bolagsstruktur för SJ AB

Affärsverket Statens järnvägar (SJ) bolagiserades den 1 januari 2001. Då skapades de statliga järnvägsbolagen SJ AB som sköter persontrafik, Green Cargo AB som hanterar godstrafik och holdingbolaget AB Swedcarrier² med dotterbolag som bl.a. svarar för tågunderhåll och järnvägsfastigheter. Bolagsstrukturen bestämdes av regeringen (se figur 1). De nybildade bolagen tilldelades eget kapital enligt nedan:

	Eget kapital
SJ AB	1 750 miljoner kronor
Green Cargo AB	900 miljoner kronor
Jernhusen AB	1 170 miljoner kronor
Unigrad AB	40 miljoner kronor
Euromaint AB	150 miljoner kronor
Trafficare AB	50 miljoner kronor
Summa eget kapital	4 060 miljoner kronor

¹ Prop. 1999/2000:78 avsnitt 2.4.

² Holdingbolaget med namnet AB Swedcarrier som bildades den 1 januari 2001 har en annan verksamhet än vad bolaget med samma namn hade fram till denna tidpunkt.

Figur 1. Vald bolagsstruktur

Kapitaltillskott efter ombildningen

SJ AB:s finansiella ställning var vid bolagiseringen svag och situationen försämrades successivt. I mitten av november 2002 fanns skäl att anta att bolaget förbrukat mer än hälften av aktiekapitalet, varvid styrelsen tvingades att upprätta en kontrollbalansräkning i enlighet med aktiebolagslagen.

I juni 2003 beslutade riksdagen om ett kapitaltillskott till SJ AB.³ Regeringen bemyndigades att ge bolaget ett kapitaltillskott om högst 1,855 miljarder kronor och en låneram om 2 miljarder kronor under perioden 2004–2007. Dessutom skulle fordringar och vissa skulder mellan affärsverket SJ och SJ AB kvittas. Bolaget skulle också få möjlighet att överlämna två olönsamma trafikeringssåtaganden till staten, och skyldigheten att förse Rikstrafiken med fordon skulle tas bort. I december 2003 betalades aktieägartillskottet om 1,555 miljarder kronor in till SJ AB.

Åtgärder för Green Cargo AB beslutades av riksdagen i juni 2004.⁴ Regeringen bemyndigades att under 2004 och 2005 sälja hela eller delar av Green Cargo AB och vidta omstruktureringsåtgärder samt tillskjuta kapital till bolaget. Den 25 mars 2005 beslutade regeringen att bolaget ska förbli ett statligt företag och få ett kapitaltillskott på 600 miljoner kronor från ägaren.

AB Swedcarrier har under 2001 sålt dotterbolagen Unigrid AB och Trafficare AB. Bägge försäljningarna gav upphov till realisationsvinster. Vinster har också uppstått genom fastighetsförsäljningar i Jernhusen AB. Flera av de återstående dotterbolagen har dock lönsamhetsproblem och har fått kapitaltillskott från ägarna. Soliditeten i AB Swedcarrier är fortsatt låg.

³ Prop. 2002/03:86 *Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen hos SJ AB*, bet. 2002/03:NU13, rskr. 2002/03:243.

⁴ Prop. 2003/04:127 *Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar*, bet. 2003/04:NU15, rskr. 2003/04:286.

Granskningens motiv, syfte och inriktning

Problem i de nya bolagen

Motivet för Riksrevisionens granskning är de resultatmässiga och andra problem som de statliga järnvägsbolagen uppvisat. Våren 2003 gjorde Riksdagens revisorer en förstudie av SJ:s bolagisering. Förstudien visade att vissa av problemen med intern kontroll och förlustbringande trafikavtal som SJ AB övertagit från SJ var kända vid tidpunkten för bolagiseringen, även om problemens omfattning inte var klarlagd. Andra problem som uppmärksammats är knutna till försäljning och förvaltning av stationer och andra järnvägsfastigheter av Jernhusen AB samt den fortsatta dominansen av Euromaint AB och Swemaint AB för underhållstjänster inom järnvägssektorn.

Granskningens inriktning och genomförande

Det har inte varit Riksrevisionens uppgift att värdera bolagiseringsreformen. Riksdagens beslut att ombilda affärsverket SJ till bolag har varit en given utgångspunkt för granskningen. Syftet med granskningen har varit att bedöma hur väl ägarförvaltningen, dvs. regeringen och Näringsdepartementet, har hanterat bolagiseringen. Perspektivet är företagsekonomiskt snarare än nationalekonomiskt eller transportpolitiskt. Såväl de åtgärder som har vidtagits av bolagen som av ägarförvaltningen har granskats. Granskningen har främst inriktats mot den verksamhet som i dag ingår i SJ AB; de övriga statliga järnvägsbolagen behandlas i begränsad omfattning.

Analysen har delats upp i de tre faserna planering, genomförande och uppföljning. De revisionsfrågor som ställts är följande:

- Var förberedelserna för SJ:s bolagisering ändamålsenliga för att skapa ”effektiva och lönsamma järnvägsföretag”?
- Har de villkor som gavs vid ombildningen givit de statliga järnvägsföretagen goda affärsmässiga förutsättningar?
- Har uppföljning och ägarstyrning efter bolagiseringen varit adekvat?

Behovet av insyn i och ansvarighet för förvaltningen av statliga bolag är en av utgångspunkterna för Riksrevisionens granskning. Med ansvarighet menas, enligt Riksrevisionen, att någon accepterar ett tydligt delegerat ansvar för givna befogenheter och resurser som ska återredovisas till den som delegerat, vilken i sin tur har att reagera på den redovisning av uppnådda resultat m.m. som mottas.

Granskningen har genomförts under perioden november 2004 till april 2005. Ett 80-tal intervjuer har genomförts med olika aktörer, bl.a. riksdagsledamöter, representanter för Regeringskansliet, styrelse, ledning och revisorer för affärsverket SJ, de berörda bolagen inom SJ-koncernen, konsulter och övriga sakkunniga samt företrädare för fackliga organisationer samt andra intresseorganisationer. Granskningen baseras också på skriftlig dokumentation

från riksdag och regering och offentliga utredningar samt ett omfattande material från de berörda bolagen. Riksrevisionen har även anlitat experter på området bolagsjuridik och värderingsfrågor.

Riksrevisionens slutsatser

Formlös styrning och bristfällig dokumentation

Den formlösa styrning⁵ som tillämpas av Näringsdepartementet – inklusive frånvaron av dokumentation av överväganden, analyser och beslut – innebär enligt Riksrevisionen att det inte varit möjligt att i granskningen klarlägga alla delar av den berednings- och beslutsprocess som legat till grund för de olika åtgärder som vidtagits inom ramen för bolagiseringen. De slutsatser som presenteras i granskningsrapporten grundas på vad som framkommit av tillgänglig dokumentation och ett stort antal intervjuer.

Bolagiseringen var otillräckligt förberedd

Riksrevisionen bedömer att förberedelserna för bolagiseringen var ofullständiga och otillräckliga i vissa väsentliga avseenden. Starkt bidragande orsaker till detta var sannolikt att ägarförvaltningen, dvs. regeringen och Näringsdepartementet, på oklara grunder införde två egna väsentliga restriktioner, nämligen dels att bolagiseringen skulle genomföras redan den 1 januari 2001, dels att kapital inte skulle tillskjutas till de nybildade bolagen. Beredningen och analysen av centrala frågor som affärsplanerna och de samlade ekonomiska konsekvenserna av bolagiseringen kom därmed att bli bristfälliga.

I sin rapport konstaterar Riksrevisionen att ”de drivande aktörerna hade bråttom att genomföra bolagiseringen”. Som drivande aktörer ses enligt Riksrevisionen Näringsdepartementets enhet för statligt ägande, SJ:s styrelse och ledning samt de fackliga organisationerna.

Otydliga ansvarsförhållanden

Preciserade och dokumenterade uppdrag från ägarförvaltningen till de olika aktörerna i beredningen av bolagiseringen saknas i allt väsentligt. Såväl enheten för statligt ägande inom Näringsdepartementet som den arbetsgrupp inom samma departement med företrädare för andra berörda departement och affärsverket SJ arbetade utan specificerade uppdrag.

Den formlösa styrning som tillämpats av Näringsdepartementet gällande statliga bolag innebär att det i flertalet fall saknas dokumentation av de beslut som fattats av departementets ledning eller annan under bolagiseringsproces-

⁵ Med formlös styrning avses den styrning som faktiskt ägt rum men som inte dokumenterats i form av fattade beslut.

sen. Enligt den information Riksrevisionen fått från företrädare för Näringsdepartementet har de åtgärder som vidtagits av enheten för statligt ägande dock alltid skett på uppdrag av departementets ledning.

Ansaret för utformningen av bolagiseringsavtalet åvilade delvis affärsverket SJ:s styrelse, vars ledamöter inte skulle ingå i de nya bolagsstyrelserna. Tillträdande bolagsstyrelser kom in för sent för att ha möjlighet att påverka avtalet. Riksrevisionen anser att det var olyckligt att väsentliga beslut fattades i detta övergångsskede. Förutsättningarna för ett klart ansvarstagande i genomförandet av bolagiseringen hade enligt Riksrevisionen förbättrats väsentligt om styrelserna i de nya bolagen hade tillsatts i god tid för att kunna agera som tydliga parter och mottagare i ombildningen.

Ogynnsamma villkor för de nya bolagen

Vidare drar Riksrevisionen slutsatsen att regeringen i vissa avseenden inte skapade goda förutsättningar för SJ AB och Green Cargo AB genom utformningen av överlåtelseavtalen och det begränsade kapital som bolagen erhöll. Inte heller villkoren för de övriga nya statliga järnvägsbolagen kan sägas ha varit gynnsamma då företagen blev underkapitaliserade. Ägarförvaltningen tog inte till sig den information och de varningar som kom från de egna konsulterna och från de nybildade bolagens styrelser om konsekvenserna av ett för litet eget kapital vid genomförandet av bolagiseringen. Riksrevisionen anser därför att det kan ifrågasättas om det sätt som bolagiseringen genomfördes på står i överensstämmelse med statens ägarpolicy, vars uttalade ambition är att skapa långsiktiga lösningar.

God uppföljning men otydlig ägarstyrning

Riksrevisionen drar också slutsatsen att den uppföljning som skett i allt väsentligt varit tillfredsställande men att ägarstyrningen i samband med och efter bolagsbildningen inte varit adekvat. Relevant och utförlig information har lämnats av järnvägsbolagen. Ägarförvaltningen har dock i många fall inte agerat med den skyndsamhet och tydlighet som borde ha föranletts av den information man haft eller fått tillgång till. Ägarstyrningen har inte varit tillräckligt tydlig när det gäller vilka mål som bolagen ska uppfylla. Ägarstyrningen har inte heller utformats så att den fått aktiebolagsrättslig giltighet genom beslut på bolagsstämma.

Begränsade möjligheter till ansvarsutkrävande

Den formlösa styrningen av järnvägsbolagen, frånvaron av dokumentation, otydliga uppdrag till centrala aktörer samt Näringsdepartementets bolagsförvaltares dubbla roller som ägarföreträdare och styrelseledamot innebar sammantaget att de rutiner som vanligen används av ledningen för en organisation för att säkerställa att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och effektivt inte fanns på plats. Riksrevisionen uppfattar att den interna kontrollen

mellan ägarförvaltningen och järnvägsföretag har varit mycket svag. Insyn och kontroll av hur ägarförvaltningen faktiskt agerat har reducerats. Möjligheterna till ansvarsutkrävande är därför begränsade.

Brist på långsiktiga ställningstaganden

Riksrevisionen konstaterar att det fyra år efter bolagiseringen inte finns några klara ställningstaganden från regeringen i olika regleringsfrågor av betydelse för järnvägssektorns utveckling. Riksrevisionens bedömning är att detta är till nackdel för utvecklingen av såväl de statliga som de privata järnvägsbolagen.

Eventuellt statsstöd

Under sin granskning har Riksrevisionen också uppmärksammat att de avtal som våren 2001 slöts mellan SJ och Euromaint AB inte har karaktären av en normal affärsöverenskommelse mellan två statliga bolag. Avtalet styrdes av en promemoria från Näringsdepartementet till SJ AB som inte hade formen av ett regeringsbeslut. Riksrevisionen ställer frågan om avtalet kan ha inneburit eventuellt statsstöd i EG-rättslig mening. Frågan om eventuellt statsstöd har inte blivit föremål för några dokumenterade analyser i departementet, något som Riksrevisionen ställer sig frågande till.

Onödigt stort risktagande för staten

Sammantaget bedömer Riksrevisionen att ägarförvaltningens planering, genomförande och uppföljning av bolagiseringen av affärsverket SJ innehållit ett onödigt stort risktagande för staten samt moment som medfört en fördröjning av omställningsprocessen till långsiktiga och effektiva transportlösningar.

Riksrevisionens rekommendationer

Med anledning av sin granskning rekommenderar Riksrevisionen att regeringen överväger att

- säkerställa att transparenta och grundliga berednings- och beslutsprocesser finns på plats redan initialt vid ombildningar,
- kapitalisera statliga bolag långsiktigt,
- utveckla nomineringsprocessen för bolagsstyrelser,
- styra statliga bolag med aktiebolagsrättsligt giltiga direktiv samt
- tydliggöra den långsiktiga regleringen av järnvägssektorn.

Styrelsens överväganden

Riksrevisionens styrelse har funnit att slutsatserna av den granskning som Riksrevisionen redovisat i rapporten *Bolagiseringen av Statens järnvägar* (RiR 2005:11) bör överlämnas till riksdagen i form av en framställning. I avslutning härtill vill styrelsen anföra följande.

Riksrevisionen har under det senaste året genomfört flera granskningar av statliga bolag. Rapporterna *Vattenfall AB* (RiR 2004:18), *Arlandabanan* (RiR 2004:22) och *Regeringens styrning av sex statliga bolag* (RiR 2004:28) har visat på allvarliga brister i regeringens hantering av bolagsfrågor och har även föranlett framställningar till riksdagen från styrelsens sida (2004/05:RRS5, 2004/05:RRS9 och 2004/05:RRS18). Bolagsfrågorna tas också upp i Riksrevisionens årliga rapport 2005. Den årliga rapporten har nyligen överlämnats till riksdagen i form av en redogörelse (2005/06:RRS1).

Det finns enligt styrelsens mening klara samband mellan Riksrevisionens olika granskningar av statliga bolag. Granskningen av bolagiseringen av Statens järnvägar innebär en förstärkning av den kritik som framkommit i tidigare granskningar. Det gäller bl.a. den formlösa styrning av statliga bolag som tillämpas av Näringsdepartementet. Denna styrmodell innebär att utbytet av information mellan ägarförvaltningen i departementet och bolagen inte dokumenteras på ett sådant sätt att det i efterhand går att klarlägga vilka beslut som fattats, av vem, varför, när och på vilket underlag. Bristen på dokumenterade analyser i samband med bolagiseringen av Statens järnvägar gäller även principiellt viktiga frågor, exempelvis frågan om eventuellt statsstöd, vilket har uppmärksammat av Riksrevisionen. En annan återkommande kritik från Riksrevisionen gäller bolagsförvaltarens dubbla roller, då samma person å ena sidan ska företräda ägaren (staten) och å andra sidan som styrelseledamot alltid agera med det enskilda bolagets bästa för ögonen.

Sambanden mellan Riksrevisionens iakttagelser i de olika granskningarna har lett till att två av de rekommendationer som framförts av Riksrevisionen i granskningen av bolagiseringen av Statens järnvägar – att utveckla nomineringsprocessen för bolagsstyrelser samt att styra statliga bolag med aktiebolagsrättsligt giltiga direktiv – innefattas i de förslag som styrelsen tidigare framfört i framställningen rörande regeringens styrning av statliga bolag (2004/05:RRS18). Denna framställning bereds för närvarande av näringsutskottet. Näringsutskottet kommer i detta sammanhang också att beakta regeringens redovisning i budgetpropositionen för 2006 av de åtgärder som vidtagits med anledning av Riksrevisionens iakttagelser.

Framtida bolagiseringsprocesser och kapitalisering av nybildade statliga bolag

Riksrevisionens granskning av bolagiseringen av Statens järnvägar innehåller också nya iakttagelser som enligt styrelsens bedömning bör leda till förändringar av förfarandet vid eventuella framtida bolagiseringar.

Granskningen innebär en i sak stark kritik mot ägarförvaltningens planering, genomförande och uppföljning av bolagiseringen av Statens järnvägar. Bolagiseringen var otillräckligt förberedd, något som i stor utsträckning kan ha berott på att ägarförvaltningen – dvs. regeringen och Näringsdepartementet – införde två egna väsentliga restriktioner, nämligen dels att bolagiseringen skulle genomföras redan den 1 januari 2001, dels att kapital inte skulle tillskjutas till de nybildade bolagen.

De nybildade bolagen fick ogynnsamma villkor. Ett tydligt uttryck för detta var de betydande kapitaltillskott som blev nödvändiga kort tid efter bolagiseringen. SJ AB fick i december 2003 ett kapitaltillskott på över 1,5 miljarder kronor. Tillskottet till Green Cargo AB, som beslutades av regeringen våren 2005, uppgick till 600 miljoner kronor. Beloppen kan jämföras med det ursprungliga egna kapitalet för de två bolagen som uppgick till 1,75 miljarder kronor respektive 900 miljoner kronor.

Styrelsen uppfattar detta så att bolagiseringen genomfördes på ett sätt som inte tog tillräcklig hänsyn till de nya bolagens långsiktiga överlevnadsförmåga. Förfarandet vid ombildningen innebar också att ansvarsförhållandena blev otydliga, bl.a. därför att nytillträdande styrelseledamöter kom in för sent för att kunna agera som tydliga parter och mottagare i ombildningen. Riksrevisionen är kritisk till detta och rekommenderar regeringen att säkerställa att transparenta och grundliga berednings- och beslutsprocesser finns på plats redan initialt vid ombildningar. Riksrevisionen rekommenderar också regeringen att kapitalisera statliga bolag långsiktigt.

Styrelsen vill i detta sammanhang också framhålla betydelsen av att riksdagen, i samband med eventuella framtida beslut om bolagiseringar, får tillförlitlig information om de nya bolagens kapitalbehov som grund för sina ställningstaganden. Detta ställer krav på fullgoda beredningsprocesser med tydliga ansvarsförhållanden.

Mot denna bakgrund föreslår styrelsen att riksdagen begär att regeringen, i samband med eventuella framtida ombildningar av statlig verksamhet till bolag, säkerställer att ombildningarna styrs av transparenta och grundliga berednings- och beslutsprocesser. Styrelsen föreslår också att de nybildade bolagen kapitaliseras långsiktigt.

Styrelsens förslag

Mot bakgrund av ovanstående överväganden föreslår styrelsen att riksdagen begär att regeringen, i samband med eventuella framtida ombildningar av

statlig verksamhet till bolag, dels säkerställer att bildandet av statliga bolag styrs av transparenta och grundliga berednings- och beslutsprocesser, dels kapitaliserar de nybildade bolagen långsiktigt.