

# Regeringens proposition

## 2002/03:86

Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i  
SJ AB

Prop.  
2002/03:86

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 april 2003

*Marita Ulvskog*

*Leif Pagrotsky*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Ärendet och dess beredning.....	4
3	Beskrivning av SJ AB .....	4
3.1	Historia.....	5
3.2	Bolagiseringen av Statens järnvägar .....	6
3.3	Marknadsbeskrivning .....	7
4	SJ AB:s nuvarande situation.....	7
4.1	Analys av SJ AB:s kapitalbehov .....	8
4.1.1	Affärsplan .....	8
4.1.2	Fordon .....	9
4.1.3	Bedömning av bolagets risker och möjligheter .....	10
4.1.4	Ägar- och omvärldskrav på ett kapitaltillskott till SJ AB.....	10
4.1.5	Slutsats avseende kapitalbehovet.....	11
5	Behovet av kapitaltillskott m.m.....	12
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 april 2003.....	15

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2002/03:86

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen

1. att tilldela SJ AB ett kapitaltillskott om högst 1 855 mnkr (avsnitt 5),
2. att ge SJ AB en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 mnkr 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).

Styrelsen i SJ AB har i december 2002, i enlighet med 13 kap. 12 § aktiebolagslagen (1975:1385), upprättat en kontrollbalansräkning som visar att det egna kapitalet understiger hälften av det registrerade aktiekapitalet. Vid en extra bolagsstämma den 15 januari 2003 beslöt ägaren att nyttja en rådrumsfrist om åtta månader för att pröva möjligheterna att återställa kapitalet i SJ AB i syfte att undvika en likvidation. I enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen måste aktiekapitalet vara återställt senast den 15 september 2003.

I omedelbar anslutning till upprättande av kontrollbalansräkning i SJ AB påbörjade regeringen ett arbete med att analysera bolagets ekonomiska förutsättningar. I arbetet har ingått ett antal frågor bl.a. avseende möjligheterna för SJ AB att efter ett kapitaltillskott realisera ägarens uppdrag inklusive att uppnå kraven på en rimlig avkastning av satsade medel. SJ AB:s affärsplaner och identifierade risker har därvid analyserats liksom de legala förutsättningarna för ett ägaringripande med hänsyn till Europeiska gemenskapens 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 AB. 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.

## 3 Beskrivning av SJ AB

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

	2002	2001
Rörelsens intäkter, mnkr	5 711	5 546
- varav trafikintäkter, mnkr	5 361	5 064
Rörelseresultat, mnkr	-707	228
Rörelsemarginal, %	neg	4,1
Resultat efter finansiella poster, mnkr	-994	-49
Nettoskuldsättningsgrad, %		4,8
Räntabilitet på eget kapital, %	neg	neg
Räntetäckningsgrad, ggr	neg	0,9
Soliditet, %	neg	8,7
Investeringar, mnkr	342	1 291
Årsanställda, genomsnittligt antal	3 666	3 582

För definitioner se årsredovisning SJ AB, 2002

I samband med bolagiseringen överfördes verksamheten i Statens järnvägar den 31 december 2000 till tre separata statligt ägda bolagsgrupper. De tre moderbolagen är SJ AB, 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 Statens järnvägar förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte fördes över till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter eller aktiebolag. Verksamheten skall inriktas mot att avveckling 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 AB och Green Cargo AB hyr.

### 3.1 Historia

Statens järnvägar bildades 1856 av svenska staten. Från och med 1856 svarade Statens järnvägar för såväl infrastruktur som person- och godstrafik på de fem stambanorna, vilka hade börjat byggas av staten 1850. Under 1930-talet förvärvade Statens järnvägar de privata järnvägarna i Sverige, eftersom de privata operatörerna hade stora ekonomiska problem. Statens järnvägar hade följaktligen monopol på person- och godstrafik på huvuddelen av det svenska järnvägsnätet från och med 1939. Efter ett transportpolitiskt beslut av riksdagen 1963, delades järnvägstrafiken upp i ekonomiskt lönsamma och olönsamma tjänster.

Riksdagen antog 1988 en ny nationell trafikpolitik (prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU13, rskr. 1987/88:159). Ansvaret för utveckling, underhåll och investeringar avseende infrastrukturen överfördes från Statens järnvägar till den nybildade myndigheten Banverket. Efter separationen utgjorde Statens järnvägar en enhet skild från Banverket. Avsikten var att Statens järnvägar skulle koncentrera sig på sin kärnverksamhet bestående av drift av gods- och persontrafik på järnväg. Statens järnvägar började betala avgifter till Banverket för användande av infrastrukturen. Den nya

transportpolitiken innebar också det första steget mot en förändrad reglering av den svenska marknaden för tågtrafik. Statens järnvägars exklusiva rätt, som från och med 1939 omfattat persontrafik på både de interregionala och regionala näten, begränsades till att avse persontrafik på det interregionala nätet. Ansvaret för persontrafik på de regionala näten överfördes till trafikhuvudmännen. För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas länstrafikansvariga (trafikhuvudmän) som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter inom ett län, se vidare lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. De senare kunde antingen tillhandahålla persontrafik i egen regi eller, genom upphandlingsförfarande, tilldela trafikeringsrätt till självständiga tågoperatörer. Detta innebar att ungefär 40 procent av tågmarknaden för persontrafik mätt i passagerarkilometer öppnades för konkurrens. Statens järnvägar gavs samtidigt möjlighet att avsäga sig sin exklusiva rätt att tillhandahålla tjänster på det interregionala nätet såvitt avsåg olönsam trafik. Om Statens järnvägar valde att avsäga sig den exklusiva rätten att tillhandahålla viss tjänst ankom det på regeringen att avgöra om tjänsten skulle upphandlas eller upphöra.

Från och med 1992 tilldelar regeringen trafikeringsrätter genom upphandlingsförfaranden för tjänster som Statens järnvägar av sagt sig. Dessa upphandlingsförfaranden utförs sedan den 1 juli 1999 av en särskild myndighet, Rikstrafiken. SJ AB har av sagt sig sin ensamrätt beträffande ett antal olönsamma tjänster på det interregionala nätet.

### 3.2 Bolagiseringen av Statens järnvägar

I propositionen (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) om ändrad verksamhetsform för Statens järnvägar, anförde regeringen att de svenska, nordiska och europeiska marknaderna för järnvägstrafik 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. 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 respektive 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: en där SJ AB har exklusiv trafikeringsrätt och en där SJ AB möter konkurrens från andra tågoperatörer.

Den marknad där SJ AB har exklusiv trafikeringsrätt består av interregional persontrafik på stommätet. På denna marknad möter SJ AB ingen konkurrens från andra tågoperatörer och kontrollerar följaktligen 100 procent av marknaden. Om SJ AB avsäger sig sin exklusiva trafikeringsrätt kan dessa tjänster komma att tilldelas en annan tågoperatör genom konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden. Cirka 80 procent av SJ AB:s persontrafik, mätt i passagerarkilometer, hänförs till tjänster tillhandahållna på det interregionala nätet. År 2001 ingick SJ AB ett avtal med Rikstrafiken som bland annat preciserar SJ AB:s exklusiva trafikeringsåtagande på det interregionala nätet.

Den konkurrensutsatta marknaden avser upphandlad persontrafik och består dels av trafiktjänster på det interregionala nätet i förhållande till vilka SJ AB av sagt sig sin exklusiva trafikeringsrätt, dels av persontrafik på de regionala näten. På denna marknad upphandlas tågtrafik i konkurrensutsatta upphandlingsförfaranden. SJ AB har i dag en marknadsandel om cirka 35 procent mätt i passagerarkilometer.

## 4 SJ AB:s nuvarande situation

SJ AB befinner sig i ekonomisk kris. Mer än hälften av bolagets aktiekapital är förbrukat. Däremot har SJ AB inte något akut behov av likvida medel. I enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen (1975:1385) måste aktiekapitalet vara återställt senast den 15 september 2003 för att bolaget skall undvika likvidation. 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.

Under förberedelsen av bolagiseringen genomfördes en analys av SJ AB:s finansieringsbehov för de kommande åren. Denna analys baserades på då sannolika affärsutsikter och en värdering av relevanta tillgångar etc. Mot denna bakgrund försågs SJ AB med en soliditet om 17–18 procent, vilket vid den tidpunkten ansågs vara tillräckligt. Efter bolagiseringen gjordes en ny analys av bolagets tillgångar och affärsutsikter. Denna analys resulterade i nedskrivningar av tillgångar, reserver för framtida förluster etc. som sänkte soliditeten. Vid utgången av 2001 uppgick soliditeten i bolaget till 9 procent.

SJ AB:s ekonomiska problem hänförs 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 AB använder leasas från affärsverket Statens järnvägar, som i sin tur har leasat materielen genom finansiell leasing på den internationella marknaden. SJ AB bär restvärdesrisken för materielen och har inte förrän nu gjort en riktig värdering av denna restvärdesrisk.

Bristfälligt förebyggande underhåll och kvalitetsproblem har inneburit höjda underhållskostnader, ineffektiv drift och förlorade intäkter. Kvalitetsproblem nödvändiggjorde en nedskrivning av tillgångar under 2002. Vidare har bristen på kontinuitet i ledningen försvårat SJ AB:s utveckling efter bolagiseringen.

#### 4.1 Analys av SJ AB:s kapitalbehov

I arbetet med att belysa kapitalbehovet i SJ AB har ingått analyser av affärsplan, risker och möjligheter i bolaget, EU-krav, branschkrav och kapitalmarknadskrav. Den samlade kravbilden har legat till grund för en slutlig rekommendation av kapitaltillskott. Ledningens planer och utredningsprocessen har visat på betydande möjligheter att förbättra SJ AB:s lönsamhet och finansiella flexibilitet.

##### 4.1.1 Affärsplan

Bolagets nya ledning har under 2002 utarbetat en strategi samt lanserat ett antal resultatförbättringsåtgärder. Strategiarbetet har bl.a. utmynnat i en omarbetad affärsplan för perioden 2003–2007 och en ny organisation.

Antal resande med SJ AB ökade under 2002 med 5 procent. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) genomför årliga studier och lämnar prognos för hur olika transportslag förväntas utvecklas. För järnväg anges en total marknadstillväxt om 1,7 procent per fram till 2010, vilket är mer än för både flyg och buss.

Både kraftig tillväxt och förbättrade marginaler skall uppnås under affärsplaneperioden samtidigt som ett omfattande kulturförändringsarbete bedrivs för att resetransportkoncernen SJ AB skall bli mer marknadsmässig. Rörelsemarginalen förväntas öka från 0,6 procent till 9,4 procent. Omsättningen väntas öka från cirka 5 700 mnkr till 7 350 mnkr. Den förväntade förbättringen av lönsamhet förklaras till stor del av ny strategi, nyligen initierade resultatförbättringsåtgärder samt anskaffningar av nya fordon. Resultatförbättringsåtgärder har lanserats under 2002 för att vända den negativa resultatutvecklingen. Vidare genomför bolaget ett omfattande internkontrollprojekt som kompletterats under början av 2003 med ytterligare delprojekt. Ytterligare en central faktor för koncernens resultatutveckling är Mälardalstrafiken. Nya fordon är planerade att sättas in i trafiksystemet under 2004–2005. Detta förväntas öka antalet passagerare och öka marginalerna.

Den persontrafik som upphandlas av Rikstrafiken och trafikhuvudmännen omsätter i dag 4 000–5 000 mnkr i Sverige. SJ AB:s avtalsportfölj omfattar 17 trafikavtal med en omsättning på knappt 2 100 mnkr. Förlusterna är stora i flera av SJ AB:s avtal. Vid bokslutet 2002 finns förlustreserver om 1 125 mnkr för dessa. SJ AB arbetar för närvarande med ett åtgärdsprogram för att om möjligt minska förlusterna och förbättra villkoren i trafikavtalen. Under de senaste åren har SJ AB förlorat ett antal upphandlingar av trafikavtal till konkurrerande operatörer. Merparten av SJ AB:s trafikavtal löper ut och kommer att upphandlas under affärsplaneperioden.



SJ AB:s omsättning för interregional persontrafik uppgick 2002 till cirka 2 900 mnkr, motsvarande cirka 50 procent av SJ AB:s totala omsättning. Under 2002 har ett åtgärdsprogram initierats i syfte att förbättra en otillfredsställande punktlighet och kvalitet. År 2001 ingick SJ AB och Rikstrafiken ett avtal som bl.a. innehöll ett trafikeringsåtagande från SJ AB:s sida avseende persontrafik på det interregionala järnvägsnätet. Avtalet omfattar trafik på cirka 10 sträckor. Trafikeringsåtagandet pekar ut de tjänster i förhållande till vilka SJ AB avser att utnyttja sin ensamrätt. Avtalet är giltigt mellan 2002 och 2010 och kan därefter förlängas ytterligare. Analysarbetet visar på två olönsamma trafikeringsåtaganden där resultatet inte beräknas kunna vändas till vinst under affärsplaneperioden.

SJ AB är med nuvarande räntebindning känsligt för förändringar i räntan. En förbättrad räntebindning till rimliga kostnader förutsätter bland annat en bättre kreditvärdighet. SJ AB har i dag en låneram om 1 000 mnkr i Riksgäldskontoret till utgången av 2003. För upplåning på den externa kreditmarknaden krävs en övergångsperiod där såväl kompetens som rutiner förbereds för detta.

#### **4.1.2 Fordon**

Det bokförda värdet på SJ AB:s fordonspark uppgick per den 31 december 2002 till cirka 5 200 mnkr, vilket motsvarar cirka 60 procent av balansomslutningen. Fordons- och underhållskostnader svarar för cirka 40 procent av bolagets totala kostnader. SJ AB förfogar över cirka 1 200 fordon.

SJ AB är enligt avtal skyldig att tillhandahålla Rikstrafiken fordon. Åtagandet omfattar 100-talet fordon till ett marknadsvärde om cirka 360 mnkr. För att tillhandahålla dessa fordon erhåller SJ AB en hyra på cirka 50 mnkr per år. SJ AB bär både restvärdes- och affärsrisk för fordonen. SJ AB:s finansiella situation aktualiserar frågan om SJ AB bör vara ett fordonsuthyrningsbolag. Ett sådant bolag måste nämligen kunna hantera betydande finansiella risker jämfört med ett renodlat resetransportföretag. SJ AB:s åtagande att förse Rikstrafiken med fordon bör tas bort och den vagnpark som Rikstrafikens operatörer nyttjar bör lyftas över från SJ AB 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. Detta inkluderar även fordon som eventuellt kommer att nyttjas i upphandlad trafik på de linjer som ovan föreslås överlämnas. Härigenom renodlas rollerna på marknaden och framtida restvärdesrisker avseende Rikstrafikens verksamhet lyfts av från SJ AB. Genom avtal mellan Rikstrafiken och de operatörer som Rikstrafiken upphandlar kan såväl affärs- som restvärdesrisker minimeras.

SJ AB har att under affärsplaneperioden hantera fyra stora fordonsfrågor, nämligen upprustning av befintliga fordon, utfasning av 60-talssittvagnar, ökad tillgänglighet och tillförlitlighet avseende X2000-fordonen samt beslut om finansiering av nya fordon för Mälardalstrafiken, dvs. förvärv i egen balansräkning eller förhyrning genom s.k. operationell lease.

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

#### **4.1.3 Bedömning av bolagets risker och möjligheter**

Analysarbetet har utgått från dagens konkurrenssituation. Risker och möjligheter som kan följa av att ytterligare trafik utsätts för konkurrens har inte vägts in vid beräkning av kapitaltillskottets storlek.

SJ AB måste genomföra omfattande förändringar i verksamheten. För att bolaget skall bli ett modernt reseföretag behövs ett stort kulturförändringsarbete, ny kompetens, omvärdering av strategier och synsätt etc. Bolaget behöver under 2003 genomföra ett omfattande besparingsprogram för att snabbt anpassa kostnaderna till en nivå som man bedömer vara konkurrenskraftig.

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

#### **4.1.4 Ägar- och omvärldskrav på ett kapitaltillskott till SJ AB**

Som framkommit är mer än hälften av det egna kapitalet i SJ AB förbrukat. Analysen visar däremot att SJ AB 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 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 AB:s upplåningsbehov täckas av en låneram hos Riksgäldskontoret.

Kapitalbehovsanalysen visar också på att SJ AB snabbt behöver öka lönsamheten samtidigt som en omformulerad finansiell strategi behövs för att balansera bolagets affärsrisker.

Av analyserna framgår att SJ AB bör nå en soliditetsnivå om cirka 30 procent under affärsplaneperioden, bl.a. för att kunna möta framtida affärsrisker samt för att kunna ordna finansiering på den öppna kredit-

marknaden. Bolaget bör jämföras med internationella resetransportföretag som sannolikt kommer att konkurrera med SJ AB i kommande upphandlingar. Exempel på tänkbara konkurrenter är Arriva, Stagecoach/Virgin, National Express, Connex och DSB.

#### **4.1.5 Slutsats avseende kapitalbehovet**

För att återställa den ekonomiska balansen i SJ AB föreslås att som en första åtgärd förbättra balansomslutningen i SJ AB genom kvittning av fordringar mot vissa skulder till affärsverket Statens järnvägar. Denna åtgärd gör att soliditeten i SJ AB förbättras med cirka 4 procentenheter. Åtgärden ger samma effekt på soliditeten som ett kapitaltillskott om cirka 400 mnkr. En andra åtgärd är att SJ AB tilldelas ett kapitaltillskott om 1 555 mnkr som används för amortering av skulder till affärsverket Statens järnvägar. Dessutom föreslås två strukturåtgärder. Den ena är att SJ AB:s åtagande att förse Rikstrafiken med fordon tas bort och i samband med detta lämnas den vagnpark som Rikstrafikens operatörer nyttjar över från SJ AB till Affärsverket Statens järnvägar. Den andra strukturåtgärden är att SJ AB lämnar två olönsamma linjer, som i dag bedrivs på kommersiella grunder och som SJ AB enligt avtal för viss tid åtagit sig att trafikera, till staten för bedömning om eventuell upphandling. Vidare bör SJ AB utreda möjligheten att hyra fordonen för Mälardalstrafiken via så kallad operationell lease i syfte att minska restvärdesrisker och nå ökad flexibilitet. Ovanstående åtgärder förbättrar SJ AB:s finansiella nyckeltal. Detta underlättar för SJ AB att uppnå ett kreditbetyg och möjliggör därmed upplåning på den externa kreditmarknaden.

Analysen har också gjorts avseende SJ AB:s kapitalbehov om förvärv i egen balansräkning av fordon för Mälardalstrafiken skulle genomföras. Givet att föreslagna strukturåtgärder genomförs behöver kapitaltillskottet i detta alternativ höjas med cirka 300 mnkr till totalt 1 855 mnkr. I detta alternativ uppstår lånebehov i SJ AB om totalt minst 1 600 mnkr under 2004 och 2005.

Beräkningen av kapitaltillskottet är baserad på att den nya ledningens affärsplan realiserar och genomförandet av ett omfattande åtgärdsprogram som ledningen initierat. I bedömningen ingår också vissa risker som inte finns medtagna i affärsplanen. Hänsyn har inte tagits till risker som finns bortom affärsplanperioden. Dessa risker måste hanteras av SJ AB i kommande arbete.

## 5 Behovet av kapitaltillskott m.m.

**Regeringens förslag:** Riksdagen bemyndigar regeringen att tilldela SJ AB ett kapitaltillskott om högst 1 855 mnkr, att ge SJ AB en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 mnkr för perioden 2004–2007 samt att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 måste 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, 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 AB 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 AB 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 allt mer krävande och komplex affärssituation samt utveckling till ett uthålligt och konkurrenskraftigt reseföretag. Vidare bör SJ AB 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 AB förbereda för leasingportföljens långsiktiga upplösning genom att kartlägga och planera för de framtida åtaganden som följer av leasingavtalen. Slutligen bör SJ AB skapa handlingsberedskap för att hantera eventuellt kommande avreglerings-effekter och konjunktursvängningar. SJ AB bör nå en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital om 13 procent. 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 AB 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 AB har en hög tillförlitlighet i de trafik tjänster som bolaget erbjuder sina kunder. Det är också viktigt att infrastrukturhållare i sina utbyggnads- och underhållsplaner prioriterar satsningar och aktiviteter som möjliggör för tågoperatörer att hålla sina kundlöften avseende tidtabeller och tillförlitlighet. Regeringen kommer hösten 2003 att fastställa Banverkets framtidsplaner. I detta beslut kommer slutlig ställning att tas till prioriteringar av infrastrukturåtgärder inom järnvägsområdet.

Tågresandet har under de senaste åren haft en positiv utveckling. En förutsättning för att tågresandet skall vinna marknadsandelar från övriga trafikslag är att tågtrafiken kan bedrivas kontinuerligt och under stabila former samt att aktörerna ökar sin kundorientering. SJ AB är den största järnvägsoperatören för persontransporter. 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 AB skulle träda i likvidation. En likvidation av SJ AB skulle även innebära en förlust av tidigare genomförda investeringar och regeringen bedömer därför att detta, i nuvarande situation, inte är ett alternativ. Den fortsatta utvecklingen av persontrafiken på järnväg bör ske successivt och under kontrollerade former. Regeringen anser att ägandet i SJ AB är långsiktigt och därför bör SJ AB ges ett kapitaltillskott för att företaget skall vara livskraftigt och kunna utföra sin uppgift. Regeringen förordar att den svaga finansiella ställningen i SJ AB stärks genom följande åtgärder.

1. SJ AB tilldelas ett kapitaltillskott på 1 555 mnkr som i sin helhet används för amortering av skulder till affärsverket Statens järnvägar. SJ AB utreder för närvarande möjligheterna att finansiera fordonen för Mälardalstrafiken via antingen förvärv i egen balansräkning eller genom s.k. operationell lease. Regeringen har i sin bedömning av kapitaltillskott tagit hänsyn till att beslut om val av finansieringsform inte är taget. Som tidigare redovisats behöver SJ AB vid förvärv av fordonen ett kapitaltillskott om ytterligare 300 mnkr. Regeringen avser innehålla det sistnämnda beloppet om 300 mnkr till dess att bolaget utrett och redovisat sina ansträngningar att uppnå en operationell lease istället 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- och delägda aktiebolag.
2. Fordringar och vissa skulder med 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. För att dessa nya trafikeringsåtaganden ska rymmas inom Rikstrafikens anslagsram krävs att myndigheten gör en aktiv 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. SJ AB förutsätts ta initiativ till överläggningar med berörda parter inför en sådan eventuell kommande upphandling. Regeringen gör bedömningen att trafikstart för en eventuell kommande upphandling kan ske tidigast den 1 januari 2006. Den föreslagna lösningen innebär att SJ AB avsäger sig sin ensamrätt till att tillhandahålla tjänster på de aktuella linjerna. SJ AB kan inte återta trafikeringsrätten med hänvisning till att tjänsten blivit lönsam igen, eller kan förväntas bli lönsam i framtiden.
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 vilket därefter kvittas gentemot motsvarande skuld till affärsverket Statens järnvägar. 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-leasade fordon.

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

För att hantera kapitaltillskottet och relaterade åtgärder behöver ett antal praktiska åtgärder genomföras. Dessa åtgärder avser bl.a. kvittning av fordringar och vissa skulder mellan affärsverket Statens järnvägar och SJ AB samt tecknande av avtal. Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att vidtaga sådana åtgärder.

I förhållande till EG-fördragets regler om statligt stöd kan 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. Den innebär att staten skall jämföras med hur en privat investerare som har en långsiktig syn på lönsamhet skulle agera. Det är 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, se bl.a. EG-domstolens mål C-303/88 Italien mot kommissionen (1991), C-305/89 Italien mot kommissionen (1991), C-42/93 Spanien mot kommissionen (1994) och de förenade målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92 Spanien mot kommissionen (1994). SJ AB kommer, när dess finansiella ställning har stärkts, ge utdelning till staten. Det föreslagna kapitaltillskottet utgör inte statsstöd i EG-fördragets mening. Låneramen i Riksgäldskontoret tillhandahålls på marknadsmässiga villkor och utgör inte statsstöd.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen således att riksdagen bemyndigar regeringen att tilldela SJ AB ett kapitaltillskott om högst 1 855 mnkr som i sin helhet används för betalning av skulder till affärsverket Statens järnvägar, att ge SJ AB en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 mnkr för perioden 2004–2007 samt att vidta de åtgärder i övrigt som behövs för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 april 2003

Närvarande: statsrådet Ulvskog, ordförande, och statsråden Sahlin, Pagrotsky, Östros, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Karlsson H., Lund, Andnor, Nuder, Hallengren, Björklund

Föredragande: Statsrådet Pagrotsky

---

Regeringen beslutar proposition 2002/03:86 Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB