

# Regeringens proposition

## 1999/2000:78

Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.

Prop.  
1999/2000:78

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 mars 2000

*Göran Persson*

*Björn Rosengren*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas några transportpolitiska frågor av skiftande slag.

Statens järnvägar föreslås ombildas från affärsverk till aktiebolag för att bättre kunna fungera som en aktör som tillhandahåller järnvägstrafik.

Villkoren för att bedriva persontrafik på statens spåranläggningar bör klarläggas i vissa hänseenden.

Slutligen rapporterar regeringen om det transport- och näringspolitiska program för svensk åkerinäring som regeringen nyligen beslutat om.

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Ändrad verksamhetsform för Statens järnvägar.....	4
2.1	Ärendet och dess beredning .....	4
2.2	Bakgrund.....	4
2.3	Dagens situation för SJ .....	5
2.4	Förslag till ändrad verksamhetsform för SJ .....	7
3	Järnvägstrafik.....	9
3.1	Vissa villkor för järnvägstrafiken .....	9
3.2	Ändringar i förordningen om statens spåranläggningar ....	10
3.3	Fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn.....	12
3.4	Stationer och övriga gemensamma funktioner .....	14
4	Ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring.....	15
Bilaga	Remissinstanser .....	29
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 2000.....	30

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1999/2000:78

Regeringen föreslår att riksdagen

*dels* godkänner

1. att verksamheten i Statens järnvägar ändras från affärsverk till ett eller flera aktiebolag (avsnitt 2.4),

2. vad regeringen föreslår om villkoren för att bedriva järnvägstrafik på statens spåranläggningar (avsnitt 3.2),

*dels* bemyndigar regeringen

3. att genomföra ombildningen av Statens järnvägar till aktiebolag (avsnitt 2.4).

## 2 Ändrad verksamhetsform för Statens järnvägar

Prop. 1999/2000:78

### 2.1 Ärendet och dess beredning

I den treårsplan som SJ lämnade till regeringen i början av 1999 inför perioden 2000–2002 angavs att förutsättningarna för SJ att bedriva sin verksamhet i affärsverksform hade försämrats, framför allt genom den allt ökande konkurrensen på marknaden, och att man avsåg att ta upp frågan om en eventuell förändring av verksamhetsform från affärsverk till aktiebolag med regeringen. Därefter har fortlöpande diskussioner förts mellan ledningen och styrelsen i SJ och företrädare för Näringsdepartementet. Berörda fackföreningar, SEKO, ST och SJTF, har under år 1999 i skrivelser till och vid uppvaktningar hos Näringsdepartementet framfört önskemål om en bolagisering av SJ. Styrelsen för SJ har vid sitt möte den 8 december 1999 diskuterat frågan om en ändrad verksamhetsform för SJ och beslutat föreslå regeringen och riksdagen att detta skall ske. Styrelsens beslut var enhälligt och i detta deltog även företrädare för de tre ovannämnda fackliga organisationerna.

### 2.2 Bakgrund

Staten har sedan andra hälften av 1800-talet bedrivit järnvägsverksamhet genom Statens järnvägar (SJ). Sedan år 1911, då affärsverksformen skapades, har verksamheten bedrivits i form av ett affärsverk. Affärsverk är en organisationsform som kännetecknas av att verket utgör en självständig ekonomisk enhet i förhållande till statsbudgeten samtidigt som det förmögenhetsmässigt utgör en del av staten. Andra kännetecken är att regeringen har direktivrätt gentemot verket och att detta har lydnaplikt i förhållande till regeringen på samma sätt som en myndighet. Ett affärsverk finansierar sin verksamhet med intäkter från de tjänster och produkter det tillhandahåller. Någon helt entydig och allmängiltig definition av vad ett affärsverk är finns dock inte.

Det finns ett flertal generella begränsningar i affärsverksformen. Ett omfattande regelverk styr verksamheten. Utgångspunkten för detta är regeringsformens bestämmelser om att statens medel inte får användas på annat sätt än riksdagen har bestämt. Som följd av detta skall investeringar och finansieringen av ett affärsverk ytterst beslutas av riksdagen. Driften av verksamheten inom ett affärsverk behöver däremot inte underställas riksdagen utan är en fråga för regeringen. Det finns också andra begränsningar för ett affärsverk, t.ex. bestämmelser om förvärv och försäljning av fast egendom, förvärv, försäljning och bildande av dotterbolag m.m. Begränsningarna innebär ett relativt komplicerat beslutsfattande som tar lång tid att administrera. Konsekvensen kan bl.a. bli att affärsverken inte strukturrationaliserar sina företag och fastigheter i en sådan omfattning som skulle vara ekonomiskt motiverat samt att de

affärsmässiga besluten i många fall försvåras av att beslutsprocessen är tidskrävande.

De grundläggande förutsättningarna för konkurrens inom järnvägssektorn tillskapades genom 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50 bil.1, bet. 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260) där det uttalades att järnvägen skulle ges förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt transportmedel. För att åstadkomma detta skildes bl.a. ansvaret för investeringar i och underhåll av bannätet från trafikverksamheten. Banverket övertog i samband därmed ansvaret för infrastrukturen. Järnvägsnätet delades upp i ett stomnät, där SJ fick trafikeringsrätten, och länsbanor, där trafikhuvudmän fick trafikeringsrätten för persontrafiken. Staten skulle köpa sådan interregional trafik på stomnätet som inte är företagsekonomiskt lönsam men regionalpolitiskt önskvärd. Affärsverket SJ fick samtidigt ett renodlat ansvar för den affärsmässiga utvecklingen av trafiken. Under perioden efter år 1988 har det skett stora förändringar beträffande såväl järnvägspolitiken som organisationen inom järnvägssektorn. Marknaden för persontransporter har genomgått en successiv avreglering och godstrafiken på järnväg har helt avreglerats. SJ är numera utsatt för konkurrens inte bara från andra trafikslag utan även från andra operatörer på järnvägsområdet. Vidare kan all olönsam persontrafik upphandlas i konkurrens.

Den nya konkurrenssituationen har skapat en marknad där kunderna ställer allt högre kvalitets- och servicekrav på transportnäringen och därmed också på SJ. För att så effektivt som möjligt kunna tillgodose dessa krav har riksdagen successivt beslutat om en transportpolitik som innebär allt mer av konkurrens såväl mellan som inom varje transportslag. Konkurrensen inom järnvägssektorn har redan lett till lägre kostnader, och därigenom prissänkningar. Även nya marknadskoncept har utvecklats. Allt detta har medverkat till att skapa ett ökat intresse för och efterfrågan på järnvägstransporter.

### 2.3 Dagens situation för SJ

SJ:s uppgift i dag är att bedriva en effektiv järnvägstrafik på affärsmässiga villkor och att utvecklas som ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som huvudverksamhet. SJ bedriver i dag sina verksamheter i olika former, både bolag och affärsverk. Affärsverkskoncernen är operativt organiserad i sex marknadsorienterade sektorer (SJ Resor, SJ Cargo Group, SJ Färjetrafik, SJ Fastigheter, SJ Teknik och SJ Terminalproduktion) samt därutöver supportenheter och koncernfunktioner. Sektorn SJ Färjetrafik med dotterbolaget Scandlines AB är under försäljning. Under år 1999 omsatte SJ 14 920 miljoner kronor. Cirka 18 % av omsättningen år 1999 kommer från verksamhet som bedrivs med ensamrätt – fjärrtrafik med persontåg. Antalet anställda under år 1999 uppgick till 15 006 personer. De tillgångar som SJ förvaltar hade vid utgången av år 1999 ett bokfört värde om 18 755 miljoner kronor. Anläggningstillgångarna består främst av fordon och fastigheter i

form av stationsbyggnader och järnvägsmark. En stor del av fastigheterna har ett stort kulturhistoriskt värde.

SJ:s verksamheter (sektorer) har med tiden blivit mer självständiga i förhållande till varandra. Flera verksamheter, som hittills varit en naturlig del av SJ, har på den allt mer avreglerade marknaden mött en helt ny samarbets- och kundstruktur. Allt eftersom järnvägsmarknaden i Sverige har utvecklats, nya operatörer har tillkommit och SJ:s järnvägsrörelse har förlorat marknadsandelar till konkurrenterna har stödjande sektorer och funktioner inom SJ övergått till att också bli leverantörer till de nya operatörerna. På denna allt mer avreglerade marknad möter SJ konkurrens från både svenska och utländska företag som samtliga har normala institutionella förutsättningar för sin verksamhet. Efter en trevande inledning har utvecklingen av nya järnvägsoperatörer tagit fart under år 1998 och 1999. Från år 2000 svarar SJ därigenom för mindre än 40 % av antalet tågresor i Sverige. SJ:s andel av antalet personkilometer beräknas uppgå till ca 70 %. Arlanda Express, pendeltågstrafiken i Stockholm och nattågen till övre Norrland är exempel på järnvägstrafik som nu utförs av andra tågtrafikutövare och därmed drivs av privata företag. SJ möter också en allt större konkurrens från andra trafikslag såsom flyg och busstrafik, verksamheter som nästan undantagslöst bedrivs i aktiebolagsform.

Stora satsningar görs i dag, både i Sverige och i övriga Europa, på järnvägens infrastruktur. Detta ökar järnvägens möjligheter att konkurrera med andra trafikslag och Sveriges järnvägsnät knyts i allt större utsträckning till den kontinentala kapaciteten. Inom EU pågår ett arbete för att Europas järnvägar skall vitaliseras. EU:s transportministrar enades i slutet av år 1999 om ett nytt "järnvägspaket". Europaparlamentet förväntas ta ställning till ministrarnas beslut under våren 2000. Järnvägspaketet innebär:

- att marknaden för internationella godstransporter öppnas på ett särskilt transeuropeiskt järnvägsnät,
- att alla järnvägsföretag i medlemsstaterna kan söka tillstånd för godstrafik på detta nät,
- att banhållning och trafikutövning tydligare delas upp för att skapa insyn och undvika diskriminering av nykomlingar på marknaden,
- nya principer för fördelning av tåglägen och för prissättning av järnvägsinfrastruktur,
- förslag till fortsatt arbete för att komma till rätta med problem som rör samtrafik på de olika nationella järnvägsnäten och eliminering av flaskhalsar i infrastrukturen.

**Regeringens förslag:** Verksamheten vid affärsverket Statens järnvägar (SJ) skall överföras till ett eller flera aktiebolag. Staten skall äga alla aktier i det eller de bolag där SJ:s kärnverksamhet skall bedrivas.

**Regeringens bedömning:** Överföringen bör kunna genomföras tidigast från och med årsskiftet 2000–2001.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Affärsverksformen framstår inte längre som ändamålsenlig för SJ:s konkurrensutsatta verksamhet. Den svenska, nordiska och även den europeiska järnvägstransportmarknaden genomgår en strukturförändring. Kunderna och omvärlden får allt större betydelse för verksamheten i och med att marknaden utvecklas och nya konkurrenter gör entré. Kraven på affärsmässighet skärps. Konkurrenten mellan företag och mellan olika transportslag ökar.

De externa krafter som påverkar SJ ställer krav på omfattande anpassningar av såväl struktur som arbetsmetoder. Det är viktigt att SJ ges möjlighet att på bästa sätt tillgodose kundernas krav på service, kvalitet och tillgänglighet samtidigt som förutsättningarna för en effektiv konkurrens på marknaden förstärks och därmed också förutsättningarna för ytterligare kostnadsbesparingar och därigenom prissänkningar för konsumenterna. Utvecklingen innebär att SJ:s nuvarande struktur med blandning av affärsverk och bolag framstår som mindre ändamålsenlig. Regeringen anser därför att SJ skall ombildas till aktiebolag med syfte att skapa enheter och verksamheter som genom att verka under samma förutsättningar som övriga konkurrenter på marknaden bättre kan tillgodose kundernas krav på service. Genom en bolagisering som ger en enhetlig juridisk struktur för all verksamhet i koncernen underlättas bl.a. effektivisering och rationalisering av SJ:s verksamhet. Bolagiseringen innebär vidare en anpassning till den fortgående internationaliseringen inom transportmarknaden. För att SJ skall kunna delta i denna utveckling och kunna ta tillvara nya affärsmöjligheter såväl i Sverige som utomlands krävs en verksamhetsform som möjliggör deltagande i olika former av samverkan, t.ex. gemensamma utvecklingsbolag. Såväl ledning och styrelse för SJ som de fackföreningar som är verksamma inom SJ har i kontakter med regeringen framfört att SJ bör bolagiseras, för att därmed ge SJ samma möjligheter att agera som övriga aktörer på marknaden.

Målet med bolagiseringen är 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 samtidigt som man ger en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit. En affärsmässig avkastning förutsätter en konkurrenskraftig kapitalstruktur och rörelsemarginal. För att uppnå detta anser regeringen att det i samband med bolagiseringen krävs att SJ ökar fokuseringen på sin kärnverksamhet. Sådan verksamhet som inte bidrar till att affärsmässigt

utveckla kärnverksamheten bör därvid avknoppas från SJ och överlåtas till andra intressenter.

I aktiebolag regleras verksamheten i första hand genom aktiebolagslagen (1975:1385). Staten kan utöva såväl insyn i som styrning av företaget genom styrelse och bolagsstämman. SJ kommer som aktiebolag att ha en lagstadgad skyldighet att lämna en omfattande rapportering i form av årsredovisning och delårsrapporter.

En ombildning av SJ till aktiebolag omfattar många frågor och är i olika avseenden komplex till sin natur. Till de mer komplexa frågorna hör de som är kopplade till SJ:s fastighetsinnehav. Enligt regeringens mening är frågan om samtliga operatörers tillgång till stationer, järnvägsmark och andra gemensamma funktioner av synnerligen stor vikt för en väl fungerande tågtrafik. En bolagisering av SJ skall ske på ett sätt som säkerställer operatörernas tillgång till och användningen av dessa funktioner samtidigt som de kommersiella utvecklingsmöjligheterna för stationer m.m. kan tas till vara. Den tekniska lösningen på denna fråga behöver analyseras vidare. Regeringen avser även att uppdra åt Riksantikvarieämbetet att tillsammans med SJ och övriga berörda utarbeta ett underlag med kulturhistorisk prioritering av den egendom som berörs av den ändrade verksamhetsformen. En annan fråga som regeringen anser ytterligare behöver studeras och analyseras är den som berör värderingen vid överföring av tillgångar och skulder från staten till aktiebolag. I denna problematik ingår frågor om pensionsskuld m.m. Regeringen avser att låta en särskild arbetsgrupp inventera och lägga fram förslag till lösningar på hur ombildningen till aktiebolag skall genomföras. Det kan inte uteslutas att det i detta arbete uppkommer frågor som kräver riksdagens medverkan. Där så erfordras kommer regeringen att återkomma till riksdagen vid ett senare tillfälle. Ytterligare en fråga som behöver analyseras rör personalfrågor, där framför allt 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd skall beaktas.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen således att riksdagen godkänner att verksamheten vid SJ överförs till aktiebolag och att regeringen bemyndigas att genomföra denna ombildning. Samtliga aktier i det eller de bolag i vilka SJ:s kärnverksamhet, nämligen järnvägstrafik, kommer att bedrivas i skall ägas av staten. Med hänsyn till de analyser som skall genomföras och som skall ligga till grund för överföringen samt den kompletterande lagstiftning som kan krävas för att lösa skilda fastighetsrättsliga och andra problem som överföringen aktualiserar gör regeringen den bedömningen att överföringen kan genomföras tidigast vid årsskiftet 2000–2001.



### 3.1 Vissa villkor för järnvägstrafiken

**Regeringens bedömning:** Persontrafiken på järnväg måste med utgångspunkt i resenärernas situation fortsätta att utvecklas för att målen i 1998 års transportpolitiska beslut bör kunna infrias.

**Skälen för regeringens bedömning:** I 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:226) slogs ett antal mål fast för transportpolitiken. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen är ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Järnvägstrafiken har sin givna plats i dagens och morgondagens transportsystem. Inte minst delmålen en säker trafik och en god miljö talar för järnvägen. Regeringen står fast vid den bedömning som gjordes i den transportpolitiska propositionen. Väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för en effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. För att stärka järnvägens konkurrenssituation krävs att järnvägstrafiken utvecklas ytterligare för att bättre uppfylla de transportpolitiska målen om ett tillgängligt transportsystem och en hög transportkvalitet. En väl utvecklad järnvägstrafik kan också bidra till målet om en positiv regional utveckling. Detta förutsätter ett väl sammanhållet nationellt järnvägsnät och väl utvecklade regionala nät som i största möjliga utsträckning samverkar för att leva upp till målsättningen om dörr-till-dörresan för att öka resekvaliteten och korta restiderna.

I den transportpolitiska propositionen poängterade regeringen även vikten av att främja en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar. Transportlösningarna måste dessutom kontinuerligt utvecklas så att de blir effektivare och bättre uppfyller kundernas krav och behov. För att främja en sådan utveckling och därigenom stärka järnvägssektorns effektivitet krävs ett regelverk som möjliggör och uppmuntrar en väl fungerande konkurrens. Den statliga upphandlingen av olönsam järnvägstrafik med trafikstart år 2000 visade att det finns en stor potential att utveckla järnvägstrafiken. Upphandlingen resulterade i att tre nya operatörer etablerade sig på marknaden. De nya operatörernas anbud visade i flera avseenden på ett nytänkande som resulterat i trafikupplägg som utvecklar järnvägstrafiken i positiv riktning och har verkat vitaliserande på hela branschen. Samtidigt har dock övergången till de nya operatörerna inte varit oproblematisk. Vad gäller den statligt upphandlade järnvägstrafiken har problemen med biljettförsäljning och biljett-samordning i vissa fall lett till svårigheter för resenärerna.

Tågresandet har under det senaste året haft en mycket positiv utveckling. Regeringen anser att denna utveckling skall stimuleras ytterligare. För att persontrafiken på järnväg skall kunna fortsätta sin

positiva utveckling är det nödvändigt att tågtrafiken även fortsatt är konkurrenskraftig till pris och kvalitet samt ökar sin kundorientering. Regeringen anser även fortsatt att en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar i grunden är ett verkningsfullt medel för att skapa ett transportsystem som effektivare och bättre uppfyller kundernas krav och behov. Den senaste tidens problem inom järnvägstrafiken pekar dock på att det finns skäl att utveckla persontrafiken på järnväg successivt och under kontrollerade former. Därför måste de önskvärda åtgärderna genomföras och utvecklingen ske stegvis på både kort och lång sikt.

### 3.2 Ändringar i förordningen om statens spåranläggningar

**Regeringens förslag:** På de delar av statens spåranläggningar där annan än SJ har trafikeringsrätt för trafik som upphandlats av staten skall SJ:s trafikeringsrätt kunna inskränkas.

Vid slutet av avtalsperioden för trafik som upphandlats av staten skall inte trafikeringsrätten automatiskt gå tillbaka till SJ utan att staten först gör en bedömning av om trafiken även fortsättningsvis skall upphandlas.

Trafikhuvudmän som samverkar skall kunna få en gemensam trafikeringsrätt.

**Utredningen om Rikstrafiken:** I utredningens slutbetänkande (SOU 1999:57) Rikstrafiken – en ny myndighet föreslås att förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar bör ses över med målet att stärka den upphandlade trafikens ställning, att SJ inte bör återfå upphandlad trafik utan att vinna nästa upphandling samt att SJ inte bör ha den initiativrätt man i dag har vad gäller interregional persontrafik.

**Remissinstanserna:** I princip samtliga remissinstanser stöder utredningens bedömning att förordningen om statens spåranläggningar behöver ses över och flera remissinstanser anger att SJ:s ensamrätt bör avskaffas.

**Förslag från Rikstrafiken:** Rikstrafiken har i skrivelse den 30 augusti 1999 till regeringen hemställt att förordningen om statens spåranläggningar ändras så att spelreglerna blir klarare genom att förordningen förtydligas så att det framgår att SJ:s trafikeringsrätt inte innefattar rätten att konkurrera med upphandlad trafik.

**Förslag från Banverket:** Banverket har i skrivelse den 22 december 1999 redovisat ett förslag till ändringar i förordningen om statens spåranläggningar. Verket anser att förordningen behöver förändras på kort sikt och att på längre sikt bör hela den svenska järnvägslagstiftningen genomgå en översyn. Den kortsiktiga förändringen inriktar sig i huvudsak på trafikeringsrätten och överensstämmer till stor del med den ovan omnämnda utredningens förslag. I Banverkets förslag förordas att den upphandlade trafiken ges en starkare ställning gentemot SJ:s trafikeringsrätt, att regeringen efter hörande av Rikstrafiken skall besluta

dels vilken trafik som skall upphandlas, dels om trafik fortsatt skall upphandlas efter en avtalsperiod. Dessa förslag från Banverket överensstämmer med inriktningen på de förslag som lämnats av Utredningen om Rikstrafiken. Utöver detta föreslår Banverket att även annan än SJ skall ha rätt att bedriva persontrafik på de delar av stomjärnvägarna som ingår i järnvägsförbindelsen Malmö C–Köpenhamn (Öresundsförbindelsen), att trafik huvudmän som samverkar bör kunna erhålla en gemensam trafikeringsrätt, att trafikeringsrätten inte får överlåtas eller upplåtas om inte annat följer av förordningen samt att en möjlighet bör införas för annan att bedriva trafik på en sträcka om förutsättningarna för redan etablerad trafik inte nämnvärt förändras. Banverket har även föreslagit smärre textförändringar som inte påverkar innebörden av förordningen.

**Skälen för regeringens förslag:** Förordningen om statens spåranläggningar är skriven mot bakgrund av riksdagens beslut (prop. 1995/96:92, bet. 1995/96:TU121, rskr. 1995/96:108) när statens spåranläggningar bl.a. öppnades för konkurrens vad gäller godstrafik. Utvecklingen inom järnvägssektorn har på grund av att andra aktörer än SJ vunnit upphandlingar av persontrafik som bedömts inte vara lönsam gått mot en allt mer ökande konkurrens. Förordningen kan inte längre sägas svara mot dagens verkliga förhållanden och den ger inte de klara spelregler som aktörerna har rätt att kräva. Regeringen delar därför Utredningens om Rikstrafiken, Rikstrafikens och Banverkets principiella utgångspunkt att en förändring av förordningen om statens spåranläggningar behöver genomföras snarast.

Regeringen stöder vidare i huvudsak de synpunkter som Banverket presenterar i sitt förslag om förordningsförändringar. Mot bakgrund av den utveckling mot ökande konkurrens som skett finns anledning att inom den närmaste tiden genomföra ändringar i förordningen om statens spåranläggningar som i huvudsak avser att klarare reglera begreppet trafikeringsrätt samt när och vilken trafik som skall upphandlas av staten. Det har mot bakgrund av SJ:s trafikeringsrätt i förhållande till upphandlad trafiks trafikeringsrätt framkommit behov av att dra tydligare gränser mellan olika trafikeringsrätter. Enligt dagens förordningstext har SJ alltid trafikeringsrätt för persontrafik på stornätet och bedriver med den rätten sådan interregional persontrafik som kan ske på kommersiella grunder. Om inte kommersiella förutsättningar finns för att bedriva viss trafik kan SJ anmäla denna trafik till staten för upphandling. Den som staten har upphandlat trafik av har trafikeringsrätt för den upphandlade trafiken. SJ:s absoluta trafikeringsrätt ger 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.

Denna situation motverkar självfallet att nya aktörer vågar göra satsningar inom järnvägssektorn. Statens upphandling av olönsam trafik för år 2000 visade att en reell konkurrens i upphandlingsskedet både kan sänka statens kostnader väsentligt och att nya aktörer kan utveckla trafiken genom innovativa trafiklösningar. Regeringen finner det angeläget att denna utveckling fortsätter och anser att en förändring av

förordningen i enlighet med de intentioner som presenterats bör genomföras för att snabbt uppnå bättre överensstämmelse med rådande situation. Den upphandlade trafiken bör ges en starkare ställning gentemot SJ:s trafikeringsrätt och staten bör få besluta om trafik fortsatt skall upphandlas efter en avtalsperiod.

Beträffande Banverkets förslag att trafikhuvudmän som samverkar bör kunna erhålla en gemensam trafikeringsrätt gör regeringen samma bedömning som Banverket. Redan i dag har trafikhuvudmännen möjlighet att få trafikeringsrätt på stomjärnväg i angränsande län efter ansökan hos regeringen. Ett antal sådana ansökningar har beviljats och ingen övrig berörd part har gjort några invändningar. En gemensam trafikeringsrätt för trafikhuvudmän som samverkar i avgränsade regionala trafiklösningar skulle således i praktiken endast innebära en förenkling av den administrativa hanteringen och inte medföra någon reell utvidgning av trafikhuvudmännens eller inskränkning i SJ:s trafikeringsrätt.

Mot bakgrund av utvecklingen mot ökande konkurrens i den nationella järnvägstrafiken samt pågående arbeten inom EU och att en ökad internationalisering av järnvägstrafiken kan förväntas anser regeringen att en översyn av järnvägslagstiftningen bör genomföras. Regeringen avser att ta initiativ till en sådan översyn.

Vad gäller Banverkets förslag att även annan än SJ skall ha rätt att bedriva persontrafik på de delar av stomjärnvägarna som ingår i Öresundsförbindelsen samt att en möjlighet bör införas för annan att bedriva trafik på en sträcka om förutsättningarna för redan etablerad trafik inte nämnvärt förändras anser regeringen att dessa förändringar behöver belysas ytterligare och avser att närmare behandla dessa frågor i ett senare sammanhang.

### 3.3 Fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn

**Regeringens bedömning:** De tidigare problemen med att få tillgång till tillräcklig fordonsmateriel för trafikhuvudmännens järnvägstrafik är i allt väsentligt lösta.

De operatörer som bedriver trafik som upphandlats av staten bör ansvara för rullande materiel. Till dess att tillgången på begagnad materiel är tillräckligt stor bör SJ även fortsättningsvis mot ersättning upplåta den materiel som behövs till den operatör som får i uppdrag att ansvara för trafik efter en anbudsupphandling.

**Förslag från Utredningen om fordonsförsörjningen på järnvägsområdet:** I betänkande (SOU 1999:87) Vagnbolag för järnvägen föreslogs att ett vagnbolag bildas med trafikhuvudmännen och staten som delägare. Vagnbolagets huvuduppgifter skulle vara att samordna anskaffning av fordon samt att hyra ut fordon till operatörer i den av staten upphandlade trafiken och trafikhuvudmännens trafik.

**Remissinstanserna:** Det stora flertalet remissinstanser delar utredningens bedömning att fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn är en

nyckelfråga. Många remissinstanser, bl.a. *Rikstrafiken* och *Nämnden för offentlig upphandling*, stöder i allt väsentligt utredningens förslag medan bl.a. *Banverket* och *SJ* anser att ansvaret för fordon bör ligga på operatören.

**Skälen för regeringens bedömning:** Frågan om tillgången till erforderlig modern rullande materiel har diskuterats i många år utan att någon lösning kunnat uppnås. I den transportpolitiska propositionen angav regeringen att man avsåg att ge den blivande myndigheten Rikstrafiken i uppdrag att analysera behovet av åtgärder för att säkerställa tillgången till fordon vid upphandling av järnvägstrafik. Mot bakgrund av förslagen i delbetänkande (SOU 1998:148) Rikstrafiken – vissa principfrågor och efter initiativ från Svenska Lokaltrafikföreningen, SJ m.fl. tillsatte regeringen, innan Rikstrafiken startat sin verksamhet, en särskild utredare som skulle ge förslag till åtgärder för fordonsförsörjningen på järnvägsområdet.

Sedan Adtranz AB bildat ett vagnbolag, Transitio AB, som sedermera ett antal trafik huvudmän, bl.a. Storstockholms Lokaltrafik, tillsammans har övertagit samtliga aktier i, har förutsättningarna för utredningens förslag förändrats radikalt. I och med att Transitio AB bildades och trafik huvudmännens agerande kan tillgången till fordon för huvudmännens trafik i allt väsentligt sägas vara tryggad, utan något statligt engagemang.

Frågan om tillgången till rullande materiel i den av staten upphandlade interregionala persontrafiken återstår. Hittills har tillgången till materiel lösts genom att SJ ålagts att mot ersättning tillhandahålla erforderlig materiel i de fall SJ förlorat anbudsupphandlingar. Att i princip endast en operatör äger den rullande materielen, som används i den av staten upphandlade trafiken, är självfallet ingen tillfredsställande situation, även om andra operatörer hittills getts möjlighet att hyra erforderlig materiel av SJ. Eftersom förutsättningarna för ett vagnbolag förändrades genom att Transitio AB bildades och trafik huvudmännen har övertagit ägandet i bolaget bedömer regeringen att betänkandet från utredningen om fordonsförsörjningen på järnvägsområdet inte kan utgöra grund för något ställningstagande om eventuella åtgärder i avsikt att förbättra tillgången och stimulera förnyelsen av den fordonspark som utnyttjas i den statligt upphandlade trafiken. Regeringen avser därför att ge Rikstrafiken i uppdrag att analysera om det finns möjligheter att på ett helt konkurrensneutralt sätt tillhandahålla rullande materiel för den av staten upphandlade järnvägstrafiken.

Regeringen angav i den transportpolitiska propositionen att utgångspunkten bör vara att fordonen skall förvaltas av trafikintressenterna. Regeringens utgångspunkt är även fortsatt att den rullande materiel som används i den statligt upphandlade trafiken bör ägas eller hyras och förvaltas av operatörerna. Därför är det, som tidigare beskrivits, ingen tillfredsställande situation att SJ äger i princip all rullande materiel och åläggs att hyra ut erforderlig materiel i de fall man förlorar en upphandling. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för år 2000 (prop. 1999/2000:1, bet. 1999/2000:TU1, rskr. 1999/2000:85) bl.a. för att stimulera till nyanskaffning av materiel att det skulle bli möjligt tillämpa

femåriga avtalsperioder. Detta löser dock inte alla problem på kort sikt. Därför avser regeringen att under en övergångsperiod fortsatt ålägga SJ att mot ersättning tillhandahålla erforderlig rullande materiel till dess att tillgången på begagnad materiel ökat till en tillfredsställande nivå.

### 3.4 Stationer och övriga gemensamma funktioner

**Regeringens bedömning:** För att uppnå rättvisa konkurrensvillkor är det väsentligt att alla tågoperatörer på lika villkor har tillträde till s.k. gemensamma funktioner, huvudsakligen stationer, inom järnvägssektorn. Frågan om tillgången till dessa funktioner bör analyseras ytterligare.

**Skälen för regeringens bedömning:** Gemensamma funktioner, huvudsakligen stationer, måste betraktas som nyckelfunktioner i järnvägssystemet. Hittills har SJ haft kontroll över dessa. Regeringen anser att frågan om hur alla tågoperatörer på lika villkor skall kunna få tillgång till dessa funktioner behöver analyseras ytterligare.

Stationer och terminaler eller i varje fall delar av dessa används i dag för ändamål som är direkt relaterade till järnvägstrafiken, som t.ex. vänthallar. Det är ytterst väsentligt att dessa utrymmen även fortsatt kan garanteras för dessa ändamål och att detta kan ske på ett konkurrensneutralt sätt gentemot alla operatörer. Detta får dock inte hindra en kommersiell utveckling av fastigheterna genom att utrymmen som inte är direkt relaterade till järnvägstrafiken kan användas till andra verksamheter. I de av SJ:s fastigheter som är statliga byggnadsminnen eller i övrigt är av stort kulturhistoriskt värde skall gällande skydds-föreskrifter följas.

**Regeringens bedömning:** Regeringen vill medverka i arbetet för en livskraftig svensk åkerinäring. Det handlingsprogram som har presenterats utgör ett viktigt första steg i detta arbete, som kräver fortsatt samverkan mellan många olika parter. Programmet innebär en redovisning av planerade åtgärder på kort och längre sikt inom bl.a. skatter, kontroll av yrkesmässig trafik, kvalitetssäkring och kompetensutveckling.

**Bakgrund för regeringens bedömning:** Väl fungerande och kostnadseffektiva godstransporter är viktiga för Sveriges välfärd och ger nödvändiga betingelser för hela Sveriges näringsliv samt förutsättningar för medborgarna att leva och verka i alla delar av landet. Kraven på näringen ställs framför allt av transportkunden, varuägaren, men också av samhället i stort. Transporterna är ett led i den industriella verksamheten. Godshanteringen inom industrin och handeln måste fungera störningsfritt i samtliga led från råvara via produktion och lagerhållning till dess att den färdiga produkten når kunden. Höga krav ställs på korta ledtider, precision och flexibilitet i transporterna. Kunder och samhälle ställer allt högre krav vad gäller transporternas kvalitet, miljöpåverkan och trafiksäkerhet. Näringslivet har också i många sammanhang strukit under att en stark svensk transportnäring ger fördelar för varuägarna bl.a. vad gäller samarbete och korta beslutsvägar samt lyhördhet för svenska kunders krav. Samtidigt framhålls också vikten av valfrihet för kunden att efter behov och särskilda krav välja en svensk eller en utländsk transportör.

Transporterna på väg är en dominerande del av godstransportmarknaden. År 1997 utgjorde vägtransporter ca 55 procent av det inrikes godstransportarbetet i Sverige mätt i tonkm. Åkeriverksamheten är således en central beståndsdel i den svenska transportnäringen. År 1997 fanns i Sverige 12 323 åkerier med 35 527 svenskregistrerade fordon (över 3,5 ton). Ungefär 55 procent av åkerierna var s.k. enbilsföretag. Ca 50 000 personer uppges vara direkt sysselsatta i svenska åkeriföretag.

De senaste sex åren har de svenska åkerier som utför internationella transporter och som tidigare varit verksamma på en hårt reglerad marknad, blivit aktörer på en gemensam transportmarknad där de konkurrerar fullt ut med övriga EU-länders åkare. Den 1 juli 1998 konkurrensutsattes även inrikestrafiken i medlemsstaterna genom att cabotaget släpptes i princip fritt inom EU. Även bilateralt med länderna utanför EU har marknaderna öppnats under 1990-talet, utom vad gäller cabotage och tredjelandstrafik, med i princip fri trafik med t.ex. Polen och baltstaterna. En ökande andel av transporterna inom, till och från Sverige utförs nu av åkerier som är etablerade i andra länder. Om bara några år kan EU vidgas österut i en första omgång. I så fall får åkare från några av

våra viktiga konkurrentländer, såsom Polen och Estland, fullt tillträde till EU:s transportmarknad.

Sammantaget innebär detta en ny konkurrenssituation för svensk åkerinäring. Detta ställer på samma sätt som för andra branscher krav på förändringar av företags- och branschstrukturen i syfte att möta den nya situationen och fortsätta att producera transporter som motsvarar kundernas krav. Målet med utvecklingen av den gemensamma transportmarknaden är givetvis att uppnå förbättringar av transportutbudet för varuägarna/kunderna. En sund konkurrens mellan företagen på den gemensamma marknaden är emellertid en förutsättning för en sådan utveckling, som leder till ökad effektivitet och skapar förutsättningar för tillväxt till gagn för näringslivet och människorna i området. Kraven på ökad harmonisering av de nationella regelverken för att åstadkomma detta blir därmed större inom yrkestrafikens område. Inte minst genom åkerinäringens organisationer har regeringen under de senaste åren gjorts uppmärksam på att många svenska åkerier har ett högt kostnadsläge och en ogynnsam konkurrenssituation i förhållande till åkerier i vissa andra länder. De undersökningar som gjorts inom området synes styrka detta förhållande. För att åstadkomma den önskade utvecklingen inom svensk åkerinäring krävs åtgärder på många olika nivåer och av olika aktörer.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) redovisade i maj 1999 ett regeringsuppdrag att analysera kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen. SIKA drar i rapporten slutsatsen att det kalkylmässigt sannolikt finns en skillnad på ca 20-30% av totalkostnaderna hos många utländska åkerier jämfört med de svenska åkerier som är verksamma på de konkurrensutsatta marknaderna. SIKA menar att de kostnadsskillnader som framkommit till stor del måste tolkas som ett uttryck för förekommande skillnader i totalproduktivitet mellan företag i Sverige och de studerade utländska företagen. SIKA konstaterar mot den bakgrunden att de svenska företagen måste vidta åtgärder för att förbättra sin produktivitet om de vill finnas kvar på den internationellt konkurrensutsatta marknaden. SIKA anser dock att även om totalkostnadsskillnaden främst måste uppfattas som ett produktivetsproblem så förekommer vissa skattemässiga och institutionella snedvridningar som även om de har ett relativt litet genomslag på den totala kostnadsskillnaden ändå har stor principiell betydelse. SIKA föreslår därför vissa åtgärder beträffande dels fordonsskatter, dels upprätthållande av vissa lagar och regler.

Det bör i detta sammanhang nämnas att justitieutskottet i anledning av motionerna 1997/98:Ju806, Ju601 och Ju808 uttalat att det av trafiksäkerhetsskäl är angeläget att det finns ett effektivt påföljdssystem även för utländska fordonsförare och att regeringen bör låta utreda frågan i ett EU-perspektiv (bet. 1997/98:JuU24 s. 18). Justitieutskottet har hemställt att riksdagen som sin mening bör ge regeringen till känna vad som nu anförts. Riksdagen har den 15 maj 1998 bifallit utskottets hemställan (rskr. 1997/98:228).

Frågan har beretts inom Justitiedepartementet varvid en genomgång har gjorts av gällande lagstiftning och internationella överenskommelser på området. Dessutom har vissa uppgifter inhämtats om utländsk rätt. Det



har därvid konstaterats att möjligheterna till verkställighet av böter som ålagts utländska förare är fullgoda såvitt avser förare med hemvist inom Norden. När det gäller förare från andra länder är möjligheterna att med stöd av internationella överenskommelser verkställa bötesstraff i förarens hemland f.n. begränsade. Som närmare beskrivs nedan i redogörelsen för det transport- och näringspolitiska programmet har emellertid en konvention om verkställighet av trafikböter utarbetats av deltagarna i Schengensamarbetet. Denna kommer att träda i kraft sedan den ratificerats av medlemsländerna. Också i övrigt pågår inom EU arbete som syftar till att förbättra möjligheterna till internationell verkställighet av bötesstraff inom unionen. Regeringen bedömer därför att påföljds-systemet för utländska fordonförare på sikt kommer att bli avsevärt effektivare. Som framgår av redogörelsen nedan av det transport- och näringspolitiska programmet kommer dessutom frågan om vilka åtgärder som, inom ramen för gällande rätt, kan vidtas i anledning av regelöverträdelser från utländska förarens sida att övervägas ytterligare.

**Skälen för regeringens bedömning:** Svensk åkerinäring har arbetat aktivt med utveckling på olika områden. Man bedriver bl.a. ett aktivt arbete på kvalitets- och miljöområdena. Trafiksäkerhetsarbetet har intensifierats. Även på andra områden har man goda förutsättningar att fortsätta utvecklingsarbetet. Sådant förändringsarbete är centralt för att stärka branschens image och göra svensk åkerinäring attraktiv i den hårdnande konkurrensen.

Arbetsmarknadsparterna inom åkeribranschen är givetvis också viktiga aktörer som måste bidra för att åstadkomma livskraftiga villkor för svenska åkeriföretag.

För att åstadkomma kostnadseffektiva transporter krävs som nämnts en fri och så rättvis konkurrens som möjligt. Dessa villkor styrs i viktiga delar av statens och EU:s regelverk. Ett ökat samarbete mellan näringen och berörda myndigheter är därför också nödvändigt för att komma till rätta med problemen inom branschen.

Regeringen har efter överläggningar med representanter från Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Transportarbetareförbundet och Svenska åkeriförbundet beslutat att intensifiera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring genom att ge den långsiktigt hållbara förutsättningar och spelregler samt mera harmoniserade spelregler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder.

Det bör påpekas att den ovan beskrivna utvecklingen av konkurrens-situationen hittills har skett på en marknad där den totala transportvolymen ökat, särskilt den som transporteras på väg. Detta gäller även för svenska åkeriföretag, men regeringen ser ändå behov av åtgärder, framför allt då långsiktiga sådana.

Inom Regeringskansliet tillsattes i september 1999 en arbetsgrupp med representanter från Justitie-, Finans- och Näringsdepartementet med uppgift att ta fram ett närings- och transportpolitiskt program för åkerinäringen på kort och lång sikt. Regeringen beslöt den 17 februari 2000 att ställa sig bakom det program med fjorton punkter som redovisas i det följande.

Arbetet fram till denna handlingsplan måste betraktas som ett viktigt första steg i arbetet med att komma tillrätta med de problem som beskrivits ovan. Vad gäller ytterligare steg, åtgärder utöver de som redogörs för i det följande är det viktigt att dessa kopplas till en fördjupad analys av problemens vidd och konsekvenser. En gemensam analys- och arbetsgrupp skall därför skyndsamt tillskapas med representanter för åkerinäringen och Regeringskansliet, som får till uppgift att följa utvecklingen noga och vid behov ta initiativ till och lämna förslag på lämpliga åtgärder för att påverka denna utveckling i en för svensk åkerinäring positiv riktning.

## 2. Ökad samverkan för effektiv myndighetskontroll av tung trafik

Frågan om kontrollen av tung yrkesmässig trafik har varit en av de prioriterade i diskussionerna mellan regeringen och åkeribranschens företrädare. Även SIKÄ har berört frågan i sin rapport. Allmänt kan sägas att kontrollnivån – på samma sätt som nivån på påföljderna – bedöms ha betydelse för efterlevnaden av bestämmelserna. Samarbete mellan de olika inblandade myndigheterna är en viktig förutsättning för ett effektivt kontrollarbete.

Vägverket deltar redan i dag i ett flertal aktiviteter inom EU med målet att skapa enhetlig praxis och tolkning av det gemensamma regelverket. Det kan även noteras att Vägverket tillsammans med Rikspolisstyrelsen deltar i ett nordiskt nätverk för tillsyns- och kontrollmyndigheter av kör- och vilotider.

Vägverket och Rikspolisstyrelsen upprättar i dag avtal om de flygande besiktningar och kör- och vilotidskontroller som polisen utför men som delvis bekostas via Vägverkets budget. Resultatet av flygande besiktningar registreras i Vägverkets register. Vägverket tillhandahåller resultatsammanställningar varje månad.

Polismyndigheterna rapporterar kvartalsvis in uppgifter till Vägverket om resultatet av kör- och vilotidskontroller. Av rapporteringen framgår bl.a. nationaliteten på den rapporterade föraren. Under det första halvåret 1999 rapporterades totalt 1575 förare varav 233 var utlänningar.

Kontrollmyndigheterna bestrider bestämt att utländska förare skulle kontrolleras mer sällan eller mindre rigoröst. Tvärtom kan t.ex. nämnas att felaktigheter vid flygande besiktningar av utländska bilar ibland följs upp med omedelbara verkstadsbesök.

Vägverket har anlagt ett större antal kontrollplatser runt om i landet, som står till polisens förfogande. Detta har inneburit stora investeringar och det är därför viktigt att utnyttjandegraden är hög. Vissa av kontrollplatserna är utrustade med fordonsvågar. Uppgifter om antalet utförda viktkontroller saknas emellertid för närvarande, vilket kontrollmyndigheterna anser vara otillfredsställande. Av Riksskatteverkets statistik kan dock konstateras att antalet påförda överlastavgifter har minskat kraftigt från sitt största antal år 1992 . För år 1999 beräknas

antalet påförda överlastavgifter stanna vid ca 350, varav drygt 50 avser utländska fordon. Kontrollmyndigheterna bedömer att minskningen i huvudsak torde bero på att antalet viktkontroller har minskat.

Problemet att många utländska åkare visar en bristande betalningsvilja att betala påförda överlastavgifter har behandlats i länsstyrelsernas arbetsgrupp för yrkestrafik- och körkortsförfrågor (LAKY), som ansett att dagens situation är bristfällig och därför arbetat fram ett förslag till utredningsuppdrag.

Regeringen anser att det för närvarande finns brister i kunskapsläget beträffande kontrollerna av yrkesmässig godstrafik och vad gäller möjligheterna att inom ramen för nuvarande lagstiftning åstadkomma en effektivisering av denna kontroll och uppföljningen/ verkställigheten av påföljder. Mot denna bakgrund kommer regeringen inom kort att uppdraga åt Vägverket att tillsammans med länsstyrelserna, Rikspolisstyrelsen, Riksskatteverket, Tullverket, åklagarväsendet och näringslivsföreträdare utreda och komma med förslag till hur kontrollverksamheten av trafiklagstiftningen m.m. kan utvecklas och förändras för att åstadkomma en laglig trafik med sunda konkurrensförutsättningar för alla aktörer. I uppdraget kommer ingå att ge förslag till ett förbättrat uppföljnings- och statistikunderlag för överlastkontrollen, att öppna kanaler och utveckla rutiner för samarbete mellan berörda myndigheter i olika länder och att utveckla vägledning för hur olika trafikförseelser ska påverka innehav av trafik tillstånd. Möjligheterna att ta emot betalning för böter och överlastavgift direkt på platsen och att hindra fortsatt färd bör vidare utredas inom ramen för gällande lagstiftning. Målet är att utredningen skall kunna presentera sina förslag i juni 2000 med genomförande senast den 1 juli 2001. Myndigheterna är därutöver oförhindrade att, om så anses erforderligt, påpeka brister och möjligheter till förbättringar i nuvarande lagstiftning.

Som ett led i detta arbete har myndigheterna vidare beslutat att genomföra en större samlad nationell kontrollaktion vad gäller tung trafik vid ett tillfälle under år 2000. En sådan aktion avser bl.a. att ge myndigheterna vissa ytterligare indikationer beträffande regel- efterlevnaden som underlag för det fortsatta arbetet med kontrollfrågorna.

### **3. Schengenavtalet och ökat polissamarbete för harmoniserad kontroll**

Från hösten 2000 kommer Sverige att operativt delta i Schengensamarbetet. Samarbetet är främst inriktat på att avveckla personkontrollerna vid Schengenländernas gemensamma gränser för att främja den fria rörligheten för personer, men syftar också till att utveckla det polisiära och rättsliga samarbetet mellan staterna. Samarbete och kontakter mellan medlemsländernas myndigheter kan härigenom fördjupas och förstärkas. Redan i dag har de nordiska polisväsendena ett samverkansorgan som träffas regelbundet för att dryfta frågor som rör trafikövervakning. Det är sannolikt att man i framtiden skapar ett motsvarande samverkansorgan mellan Schengenländerna.

En fråga som diskuterats i samband med kontrollverksamheten är som framgått ovan vissa skillnader vad gäller möjligheten till verkställighet av bötespåföljder. En bötespåföljd som bestämts i Sverige kan i dag verkställas inom Norden med stöd av den s.k. nordiska verkställighetslagen (1963:193). Däremot föreligger verkställighetssvårigheter i förhållande till utomnordiska medborgare. De konkurrensfördelar som kan uppkomma för utländska företagare i detta hänseende gäller endast i fråga om de överträdelser som inte kan föranleda att den fortsatta färden hindras enligt föreliggande bestämmelser i trafiklagstiftningen.

Regeringen bedömer att ett effektivt konventionsgrundat internationellt verkställighetssamarbete av den omfattning som i dag gäller inom Norden är att föredra framför nationella åtgärder för säkerställande av straffverkställighet. Ett sådant samarbete medför de fördelarna att den för brott misstänkte inte blir utsatt för åtgärder för säkerställande av verkställighet i någon större utsträckning förrän skuldfrågan prövats slutligt och att man undviker vad som skulle kunna uppfattas som en särbehandling grundad på nationalitet.

Arbete pågår redan nu med att utveckla ett sådant konventionsgrundat internationellt verkställighetssamarbete. Detta arbete har bl.a. lett till framtagandet av en trafikbrottskonvention inom ramen för Schengensamarbetet. Konventionen undertecknades den 28 april 1999 och innebär för Sveriges del att böter kommer att kunna verkställas mot utomnordiska medborgare inom Schengenområdet. Även parkeringsavgifter kommer att kunna verkställas, vilket innebär en utvidgning även av det nordiska verkställighetssamarbetet. Framställning om verkställighet kommer dessutom att ske direkt mellan utpekade centralmyndigheter. Eftersom konventionen skall ratificeras kommer den emellertid inte att träda i kraft förrän tidigast år 2005.

I detta sammanhang bör även nämnas arbetet inom EU rörande ömsesidigt erkännande av domstolsavgöranden. Frågan har senast behandlats vid toppmötet i Tammerfors i oktober 1999 och tillmäts hög prioritet. Sverige har inom EU:s tredje pelare verkat aktivt för att bötesdomar meddelade i en EU-stat skall kunna verkställas i andra EU-stater. Ett arbete med att konventionsreglera denna fråga inleds inom kort inom ramen för tredjepelarsamarbetet.

Sverige har i oktober 1999 slutit ett polissamarbetsavtal med Danmark som reglerar bl.a. rätten för svensk polis att ingripa mot gränsöverskridande brottslighet. Behovet av avtalet har aktualiserats i anledning av att Öresundsförbindelsen från och med den 1 juli år 2000 ger en landförbindelse mellan de båda länderna. Polissamarbetsavtalet ger dessutom polismyndigheterna i Sverige och Danmark större möjlighet än i dag att planera gemensamma kontrollaktioner riktade mot gränsöverskridande brottslighet. Det finns dock inget som hindrar att man samverkar även avseende kontroller som inriktar sig på efterlevnaden av trafiklagstiftningen.

Regeringen bedömer att verkställighetssvårigheterna avseende utomnordiska medborgare inom EU i huvudsak kommer att kunna avhjälpas genom det beskrivna pågående arbetet. Allt eftersom unionen utvidgas kommer dessa regler också att gälla för de nya medlemsstaterna.

Regeringen anser att arbetet inom EU är av största vikt i det fortsatta arbetet med åkeribranschens näringsfrågor. Eftersom en del av problemen som uppmärksammats hänger samman med genomförande av det gemensamma regelverket för transporter inom EU är det nödvändigt att lösningar på problemen utarbetas gemensamt mellan medlemsstaterna. Harmoniseringsarbetet måste fortsätta med full kraft för att den gemensamma transportmarknaden skall utvecklas på ett rimligt sätt. Arbetet är dock långsiktigt och måste ske i många steg, eftersom förutsättningarna ännu skiljer sig avsevärt mellan medlemsländerna. Sverige har dock som allmän målsättning att bedriva ett aktivt EU-arbete till gagn för svenska företag och medborgare men också för unionens utveckling. Regeringen avser att fortsätta det samarbete som redan sker med näringsliv och transportnäring vid beredning av svenska positioner i EU-arbetet och när så är lämpligt utveckla detta ytterligare.

Regering och riksdag har genom prop. 1997/98:56 lagt fast en strategi för EU-arbetet. Av de områden som där redovisas som prioriterade finns åtgärder för en mer rättvisande prissättning på transporter. Under denna punkt driver Sverige frågor med anknytning till kommissionens vitbok om rättvis prissättning på infrastrukturen. En harmonisering av principerna för avgifter inom transportsektorn torde på sikt vara nödvändig och bör bidra till att ge svensk åkerinäring långsiktigt hållbara förutsättningar.

Ett annat prioriterat arbetsområde med direkt koppling till åkeribranschen är åtgärder för att åstadkomma en rättvis konkurrenssituation genom utformande och harmoniserad tillämpning av gemensamma regelverk för yrkesmässig trafik. Bland de frågor som för närvarande bereds inom EU med anknytning till detta område kan nämnas harmonisering av helgförbud för tung trafik samt arbetstider för chaufförer, men också det initiativ som Sverige tagit tillsammans med kommissionen vad gäller harmonisering av tillämpningen av EU:s regler om kör- och vilotider – ett initiativ som Sverige verkar för kommer att vidgas även till andra gemenskapsregler på yrkestrafikens område, t.ex. cabotage-begreppet. Här bör också nämnas det pågående arbetet med utvidgning av unionen. Sveriges utgångspunkt är att ansökarländerna till fullo måste uppfylla EU:s lagstiftning på yrkestrafikområdet innan de får fullt tillträde till den gemensamma transportmarknaden. Målet med arbetet är bl.a. att skapa en långsiktigt hållbar konkurrenssituation på vägtransportmarknaden inom EU till gagn för den svenska åkerinäringen.

Slutligen bör även nämnas det pådrivande arbete som Sverige bedriver inom EU på trafiksäkerhets- och miljöområdena. Detta bör betraktas som ett stöd för att exportera den syn på kvalitetssäkring etc. hos den svenska transportnäringen som tidigare redovisats, och som bör kunna bli en förstärkt konkurrensfördel i takt med denna utveckling.

SIKA har i sin rapport om åkerinäringen pekat på möjligheten att justera fordonsskatten för de tyngsta fordonen i yrkesmässig trafik. Även andra förslag till förändrad trafikbeskattning har framförts av åkerinäringen.

Kostnadsansvar för tung trafik kan baseras på både fasta skatter som fordonsskatt och (som fallet nu är för svenska fordon) vägavgift samt rörliga skatter som bränsleskatt och kilometerskatt. Rörliga skatter och avgifter har fördelen att de bättre internaliserar externa kostnader och att de kan bidra i den strävan om lika konkurrens och lika behandling av de skilda EU-ländernas transportörer som regeringen deltar i. Frågan är emellertid komplicerad. Sveriges särskilda struktur med långa avstånd och en industri spridd över hela landet måste beaktas vid val av framtida lösning. Många praktiska frågor måste lösas, bl.a. hur avgifts- och skatteuppbörd kan utformas för att undvika orimligt höga transaktionskostnader och oönskade snedvridningseffekter.

Regeringen anser, bl.a. mot bakgrund av den utveckling i riktning mot ökad territoriell beskattning som nu sker i andra europeiska länder vad gäller de transportpolitiskt motiverade delarna av trafikbeskattningen, att en utredning snarast bör tillsättas för att göra en samlad översyn av trafikbeskattningsfrågorna för tunga fordon, inklusive frågor om fordonsskatten. En sådan utredning bör påbörjas under våren 2000, för att slutföra sitt arbete före utgången av år 2001. Detta skulle kunna möjliggöra en proposition till riksdagen i frågan våren 2002 och ett ikraftträdande av nya regler vid årsskiftet 2002/2003. Enligt regeringens uppfattning bör utredningens arbete därefter ligga till grund för fortsatta analyser avseende den önskade utvecklingen på längre sikt av trafikbeskattningen och tillämpningen av den tunga trafikens kostnadsansvar.

## **6. Kompetensutveckling – att göra en stark svensk sida starkare**

Åkeribranschens företrädare har pekat på behov av stöd i syfte att underlätta omställningar och strukturförändringar i branschen för att möta de snabba förändringarna i omvärlden. Regeringen som anser att det är viktigt att den svenska transportnäringens kompetensnivå, som ofta framhållits som en fördel vid konkurrensjämförelser, kan bibehållas även i framtiden.

Ett led i regeringens arbete med kompetensutveckling rör Europeiska socialfonden (ESF), en av EU:s strukturfonder. Fonden har till uppgift att förebygga och bekämpa arbetslöshet samt att utveckla de mänskliga resurserna och den sociala integrationen på arbetsmarknaden i syfte att främja en hög sysselsättningsnivå, jämställdhet mellan män och kvinnor, en hållbar utveckling samt ekonomisk och social sammanhållning. ESF har flera mål. Det tredje målet för Programperioden 2000 - 2006 är att stärka individens ställning på arbetsmarknaden och att bidra till tillväxt och ökad sysselsättning. Syftet är att överbrygga det växande gapet mellan de nya kompetenskraven på arbetsmarknaden och arbetskraftens

befintliga kompetens. Inom ramen för mål 3 skall insatser göras inom sju områden. Av dessa är i första hand följande av intresse i anknytning till åkerinäringen:

– 1. Ett stöd till kompetens- och verksamhetsanalys skall leda till utveckling av arbetsorganisationen och därmed relaterade kompetensbehov i små och medelstora företag. Stödet uppgår till 50 procent av stödberättigade kostnader, dvs. lön inklusive lönebikostnader för den tid anställda deltar i insatsen, vägledningsprogrammen, externt stöd, rese- och internatkostnader.

– 2. En stimulans för verksamhetsorienterad kompetensutveckling med motsvarande 20 procent av bruttolönen för den tid de anställda deltar i kompetensutveckling, dock max en procent av bruttolönesumman.

– 3. S.k. jobbrotaion skall stödjas genom att anställda får kompetensutveckling samtidigt som en eller flera arbetslösa erbjuds en plats som ersättare. Stödet för den eller dem som deltar i kompetensutvecklingsinsatser ges med 50 procent av verifierade utbildningskostnader. Arbetsgivaren förutsätts stå för ersättarens lönekostnader. Stödet för den eller dem som deltar i kompetensutvecklingsinsatser bör uppgå till minst 50 procent av bruttolönekostnaden.

Utöver bidrag för lönekostnaderna kan bidrag ges till utbildningskostnaderna. Detta bidrag kan uppgå till 50 procent av de verifierade utbildningskostnaderna.

Regeringens förslag har anmälts till EG-kommissionen och skall bli föremål för förhandling mellan Sverige och kommissionen. Beslut kan förväntas under våren 2000.

## **7. Brister i vägavgiftslagen rättas till**

Åkeribranschens företrädare har påtalat flera problem med tillämpningen av lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. I lagen finns i dag inte några bestämmelser om nedsättning av obetald avgift. En påford avgift måste därför betalas även när avgiftsplikten har upphört. För de fordonsägare som betalar vägavgift har det framstått som orimligt att när vägavgiftsplikten upphört först tvingas betala vägavgiften och sedan i extremfallet få en återbetalning på hela beloppet minus administrationsavgiften. När en avställning upphör påbörjas dessutom en ny period om ett år. Om fordonsägaren ställer av fordonet vid flera tillfällen och inte betalar vägavgiften kan skulden därför bli stor. Därför har från bl.a. åkerinäringen föreslagits en möjlighet att sätta ned avgiften och att avgift endast skall tas ut för den tid fordonet varit avgiftspliktigt. På så sätt skulle man slippa en rundgång av pengar och förhoppningsvis öka betalningsbenägenheten.

Vidare har näringsföreträdare påpekat att när ett vägavgiftspliktigt fordon ställs av eller avgiftsplikten upphör skall fordonsägaren sända in vägavgiftsbeviset till skattemyndigheten för att få rätt till återbetalning av överskjutande avgift. Det förekommer dock att det dröjer flera veckor innan beviset kommer in till skattemyndigheten, vilket innebär att fordonsägaren i dag går miste om återbetalning av vägavgift för viss tid

som fordonet inte varit avgiftspliktigt. En förändring har föreslagits som innebär att fordonsägaren får tillbaka avgiften från det att fordonet ställts av.

Regeringen instämmer i de synpunkter som framförts angående bristerna i vägavgiftslagen och kommer snarast att initiera de lagtekniska förändringar som föreslagits. Målet är att presentera ett förslag i en proposition till riksdagen i mars och att de nya reglerna skall kunna införas redan den 1 juli 2000.

## **8. Solvenskraven i yrkestrafiklagstiftningen preciseras**

I och med den reformerade yrkestrafiklagstiftningen har hårdare krav ställts från samhället på företagens solvens vid etablering eller utökning av yrkestrafiktillstånd. Kraven gäller i dag för nya åkerier och de som vill utöka sin verksamhet. Företag som verkar enligt äldre bestämmelser har fått en övergångstid till år 2001. Efter denna tidpunkt skall samtliga åkerier kunna visa att de förfogar över 100 000 kronor för det första fordonet och 50 000 kronor för vart och ett av de följande. Åkeribranschen har påpekat bristen i att några tillämpningsföreskrifter för dessa bestämmelser ännu inte har utfärdats, och att det därför finns risk för olika tolkningar vid tillståndsmyndigheterna runt om i landet.

Regeringen delar synen att det är rimligt att solvenskraven inom yrkestrafiklagstiftningen ges tillämpningsföreskrifter. Enligt vad regeringen erfarit pågår också ett arbete med att ta fram sådana i en arbetsgrupp under Vägverkets ledning. En referensgrupp har också bildats med deltagande från bl.a. Svenska åkeriförbundet. Ett förslag till föreskrifter eller allmänna råd avses remitteras under våren 2000. Dessa kommer enligt planerna att bli helt färdiga under sensommaren 2000.

## **9. Kvalitetssäkring, miljö- och trafiksäkerhetsarbete – målet är världsklass**

Inom svensk åkerinäring har stora insatser gjorts avseende utveckling av kvalitetssäkringssystem för miljöpåverkan och trafiksäkerhet m.m. Bland annat har användning av system som ISO 9002 och ISO 14001 ökat hos många åkerier. Sverige kan i dag på flera områden sägas vara världsledande i fråga om framför allt miljöanpassade godstransportlösningar.

Regeringen stöder åkerinäringen i denna viktiga utveckling. Arbetet med kvalitetssäkring av transporter är ett prioriterat transportpolitiskt område. Regeringen främjar införande av kvalitetskrav som bl.a. omfattar trafiksäkerhet och miljöhänsyn på alla yrkesmässiga transporter. Det måste bli naturligt både för varuägaren att ställa dessa krav och för transportsäljaren att leverera transporter som uppfyller kraven. I ett transportföretag är medarbetarnas engagemang viktigt. Det behövs kontinuerlig vidareutbildning och tydliga signaler från företagsledningen om att trafiksäkerhet och miljöanpassning är minst lika viktigt som



leverans i rätt tid. Syftet är att göra transportkvalitet till ett konkurrensmedel och en del av företagens affärsidé. Målet bör vara att svensk transportnäring skall profileras och även i framtiden vara i världsklass vad gäller kvalitetssäkring för miljöhänsyn och trafiksäkerhet.

Vägverket har regeringens uppdrag att stödja och utveckla kvalitetssäkringsarbetet inom vägtrafiksystemet. Regeringen avser att följa detta arbete noga.

## **10. FoU för framtidens åkeribransch**

Forskning och utveckling skall stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Nya kunskaper skall befästa näringens goda position avseende kvalitet och kompetens. För att diskutera prioriteringar inom området och dra slutsatser om lämpliga insatser avser Näringsdepartementet att bjuda in åkerinäringen och Kommunikationsforskningsberedningen m.fl. till överläggningar.

Vid detta tillfälle kommer också att beröras formerna för den oberoende studie av åkerinäringen ur produktivitets- och struktursynpunkt som förts fram som förslag från åkeribranschens företrädare.

## **11. Statistisk för bättre beslutsunderlag**

Regeringen delar den uppfattning som framkommer i SIKAs rapport att den statistik och annat underlag som krävs för bl.a. att följa åkerinäringens utveckling och för bedömning av beskattningens inverkan på näringens konkurrenssituation för närvarande är bristfällig. Det är därför önskvärt att åstadkomma en förbättring av det underlag som krävs för att tillgodose sådana behov.

Vad gäller de förslag till andra förändringar i statistiken som framlagts pågår fortsatt beredning inom Regeringskansliet med målet att snarast genomföra sådana förändringar som bedöms möjliga med hänsyn till företagens uppgiftsbörda.

## **12. Företags- och personbeskattning – generella åtgärder som påverkar branschen**

Den svenska företagsbeskattningen är generellt utformad med en bred skattebas och låg skattesats. Den är alltså inte inriktad på särskilda branscher. Det bör i sammanhanget noteras att alla former av branschspecifika åtgärder, vare sig i form av bidrag eller särskilda skattenedsättningar, omfattas av EU:s allmänna regler om statsstöd. Någon särskild EU-lagstiftning eller riktlinjer om undantag från dessa regler för stöd till åkeriverksamhet existerar heller inte.

Riksdagen har under den senaste tiden, på förslag av regeringen, beslutat om flera åtgärder inom företagsskatteområdet som förbättrar

företagsklimatet i Sverige. Dessa generella åtgärder kommer också företagen inom åkerinäringen till del.

För inkomståret 2001 gäller ökade möjligheter att göra avsättningar till periodiseringsfond. För aktiebolag höjs avdragstaket från 20 till 25 procent av inkomsten. För enskilda näringsidkare och handelsbolag höjs avdragstaket från 25 procent till 30 procent av inkomsten. Dessutom förlängs tiden inom vilken återföring av periodiseringsfond skall ske från fem till sex år, vilket gäller för alla företagsformer och redan från och med inkomståret 1999. För ett företag med 1 miljon kronor i vinst innebär ändringarna en möjlighet till en skattecredit på ytterligare 50 000 kr. Krediten gäller för sex år.

De s.k. stoppreglerna tar sikte på transaktioner mellan fåmansägda företag och deras ägare med syfte att förhindra att intressegemenskapen missbrukas skattemässigt. Reglerna har av företagarna uppfattats som diskriminerande och som ett uttryck för misstroende mot företagargruppen. Riksdagen har därför beslutat avskaffa flertalet av de s.k. stoppreglerna som tillämpas för fåmansföretag från år 2000. Det kommer allmänt sett att förbättra förutsättningarna för verksamheten och tillväxten i små och medelstora företag.

De s.k. 3:12-reglerna utgör ett särskilt system för beskattning av aktiva delägare i fåmansbolag och har sin bakgrund i att kapitalinkomster är lägre beskattade än förvärvsinkomster. Regeringen har beslutat om direktiv till en utredning (dir. 1999:72) som skall se över dessa s.k. 3:12-regler med inriktning att förbättra de skattemässiga villkoren för expansion och investeringar.

Beträffande personbeskattningen bör noteras att riksdagen till följd av förslag i budgetpropositionen för år 2000 beslutat att personer som betalar allmän pensionsavgift skall få en skattereduktion med 25 procent av avgiften. Samtidigt föreslås att avdragsrätten för avgiften begränsas till 75 procent av avgiften. Åtgärden skall ses som ett första steg i en reform där slutmålet är att en skattereduktion skall ges för hela pensionsavgiften samtidigt som ingen del av avgiften skall vara avdragsgill. I vilken takt reformen genomförs är beroende av det ekonomiska läget och en sammanvägning av olika angelägna resursanspråk. Reformen leder till att marginaleffekten av den allmänna pensionsavgiften elimineras och till lägre marginalskatter på arbetsinkomster. Det inledande steget i reformen medför skattelättnader i normalinkomstlägen på 250-300 kronor per månad.

### **13. Särskilda insatser för småföretagare**

Som framgått finns inom åkerinäringen en stor andel små och medelstora företag.

Målet för regeringens näringspolitik är att främja tillväxt inom näringslivet och därmed sysselsättningen. Detta sker bl.a. genom att underlätta nyetablering av företag och tillväxt i små- och medelstora företag. De regler som styr de svenska företagens verksamhet bör så långt som möjligt vara jämförbara med de som styr deras utländska kon-

kurrenter. Härigenom får de svenska företagen likvärdiga konkurrensförutsättningar på såväl hemmamarknad som på den internationella marknaden. Reglerna skall även utformas så att onödiga etablerings- trösklar och hinder för tillväxt i småföretag undviks. Låga etablerings- trösklar och goda tillväxtmöjligheter för småföretag befrämjar konkurrenstrycket på den svenska marknaden, vilket är till nytta för konsumenterna. De näringspolitiska insatserna och målen måste också vara förenliga med det ekologiska målet. Detta har uttryckts som att Sverige skall ta steget in i 2000-talet med stark tillväxt utan att rovdriften på kommande generationers livsbetingelser fortsätter. Visionen om en hållbar utveckling är en central del i regeringens politik.

Statens insatser för att främja utveckling och tillväxt i små och medelstora företag är föremål för en översyn. Resultatet av översynen har redovisats den 6 december 1999 i rapporten Statens åtgärder för fler och växande företag (Elisabet Annell, Peter Nygårds). I en andra rapport, Statens åtgärder för fler och växande företag del II, presenterad den 4 februari 2000 har redovisats förslagets konsekvenser för näringspolitikens organisation och struktur. De stödformer som omfattas av översynen är i första hand de som tillhandahålls av NUTEK, Stiftelsen Innovationscentrum, Stiftelsen Industrifonden, ALMI Företagspartner AB, IUC, länsstyrelserna och självstyrelseorganen, Stiftelsen Norrlandsfonden, lokala kooperativa utvecklingscentra samt vad avser starta-eget-bidrag och utbildning i företag även Arbetsmarknadsverket.

Syftet med översynen är bl.a. att så långt som möjligt undvika överlappning mellan olika insatser, att se över möjligheterna till samordning, att öka effektiviteten i insatserna för att underlätta för småföretagen samt säkerställa att insatserna inte snedvrider konkurrensen. Utredningens förslag skall syfta till att förbättra företagsklimatet, vilket på ett allmänt plan även kommer att gynna åkerinäringen. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen avser att lämna förslag avseende näringspolitiska insatser för små och medelstora företag under hösten 2000 med ikraftträdande den 1 januari 2001.

Arbetet med regelförenkling för småföretagare är ett annat viktigt arbetsområde. Den 1 februari 1999 trädde förordningen (1998:1820) om särskild konsekvensanalys av reglers effekter för små företags villkor i kraft. I förordningen föreskrivs att en myndighet under regeringen som överväger nya eller förändrade regler, så tidigt som möjligt skall göra en problem- och konsekvensanalys med avseende på reglernas effekter på små företags villkor. I förordningen anges de viktigaste frågor som skall behandlas i konsekvensanalysen. I samband med genomförandet av analysen bör vid behov samråd ske med Simplexkommissionen vid Näringsdepartementet. Simplexkommissionen har i uppdrag att följa och stödja arbetet med problem- och konsekvensanalyser inom Regeringskansliet, myndigheter och verk samt kommittéväsendet. Med hänsyn till åkerinäringens särdrag som en småföretagsbransch är en noggrannare granskning av nya föreskrifter med särskild inriktning på småföretagens problem till fördel för denna näring.

Simplexkommissionen har i sitt arbete uppmärksammat regelverken för åkerinäringen. Detta arbete kommer att redovisas till Näringsdepartementet i början av år 2000. Prop. 1999/2000:78

#### **14. Godstransportdelegationen får i uppdrag att utforma en näringspolitisk strategi för transportnäringen**

Från åkeribranschen har efterfrågats en "näringspolitisk strategi för transportnäringen" med utgångspunkt i de danska och irländska mot-svarigheterna. Med utgångspunkt bl.a. i vad som tidigare redovisats i denna handlingsplan kan konstateras att regeringen har målet att den svenska transportnäringen skall vara en konkurrenskraftig tjänstenäring på den internationella marknaden. Inom områden som effektiva, säkra och miljövänliga transportlösningar bör målet som framgått vara världsledarskap.

Godstransportdelegationen (K1998:06) har enligt sitt direktiv till upp-gift att öka samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten samt att förtydliga statens roll i detta system. Delegationen skall följa utvecklingen på godsområdet samt utveckla ett trafikslagsövergripande synsätt med syftet att effektivisera godstransportsystemet och göra det säkert och ekologiskt hållbart. Godstransportdelegationen har i uppdrag att till den 1 juli 2001 utarbeta en samlad godstransportstrategi. I delegationen finns representanter för stat och näringsliv. Svenska åkeriförbundet är representerat i Godstransportdelegationen.

Regeringen avser att i tilläggsdirektiv ge Godstransportdelegationen i uppdrag att i den godstransportstrategi som delegationen skall ta fram även inkludera ett förslag till en näringspolitisk strategi för de svenska transportföretagen. En förutsättning bör vara att denna strategi även leder till förbättringar för transportköparna. Strategin bör omfatta riktlinjer för såväl nationellt som internationellt arbete, samverkansformer etc.

### **Slutbetänkande av utredningen om rikstrafiken; Rikstrafiken - en ny myndighet, N1999/7381/TP**

Banverket, Vägverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statskontoret, Riksrevisionsverket, Glesbygdsverket, Närings- och teknikutvecklingsverket, Konkurrensverket, Boverket, Nämnden för offentlig upphandling, Högskolan i Dalarna, Centrum för transport- och samhällsforskning, Högskolan i Karlstad, Centrum för tjänsteforskning, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Statens järnvägar, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Samtrafiken i Sverige AB, Synskadades Riksförbund, Handikappförbundens Samarbetsorgan, De Handikappades Riksförbund, Svenska Järnvägsfrämjandet

### **Slutbetänkande av utredningen (N 1999:02) om fordonsförsörjningen på järnvägsområdet; Vagnbolag för järnvägen, N1999/8842/TP**

Banverket, Banverket; Delegationen för statens köp av viss kollektivtrafik, Banverket; Järnvägsinspektionen, Statens institut för kommunikationsanalys, Statskontoret, Riksrevisionsverket, Närings- och teknikutvecklingsverket, Konkurrensverket, Nämnden för offentlig upphandling, Rikstrafiken, Högskolan i Dalarna, Centrum för transport- och samhällsforskning, Högskolan i Karlstad, Centrum för tjänsteforskning, Statens järnvägar, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Samtrafiken i Sverige AB, Svenska Järnvägsfrämjandet, Adtranz Sweden, AB Storstockholms Lokaltrafik, Västtrafik AB, Skånetrafiken AB, BK Tåg AB, Svenska Tågkompaniet AB, BSM Järnväg AB, Warburg Dillon Read, Merita Nordbanken Finans, Nordic Rail Group, Mälardalstrafik Mälåb AB

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 2000

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Freivalds, Thalén, Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, Klingvall, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén, Ringholm

Föredragande: Björn Rosengren

---

Regeringen beslutar proposition 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.