Vagnbolag för järnvägen

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2015

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

1999:87

Betänkande av Utredningen om fordonsförsörjningen på järnvägsområdet

Vagnbolag för järnvägen

SOU
1999:87

Betänkande av Utredningen om
fordonsförsörjningen på järnvägsområdet

Ref kB
Occ 50J

Statens offentliga utredningar
1999:87
Näringsdepartementet

Vagnbolag för järnvägen

Betänkande av Utredningen om
fordonsförsörjningen på järnvägsområdet
Stockholm 1999

SOU och Ds som ingår i 1999 års nummerserie kan köpas från Fakta Info Direkt. För remissutsändningar av SOU och Ds som ingår i 1999 års nummerserie svarar Fakta Info Direkt på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress: Fakta Info Direkt, Kundservice
Box 6430, 113 82 Stockholm
Tel: 08-587 671 00, Fax: 08-587 671 71
E-post order@faktainfo.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 1993.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:
Information Rosenbad
Regeringskansliet
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 42 95
Telefon: 08-405 47 29

Tryckt av
REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1999

ISBN 91-7610-888-0
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för
Näringsdepartementet

Regeringen beslutade den 18 februari 1999 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att analysera behovet av och ge förslag till åtgärder för fordonsförsörjningen på järnvägsområdet (Dir 1999:13).

Uppdraget skall redovisas senast den 1 juli 1999. Chefen för Näringsdepartementet, statsrådet Björn Rosengren, förordnade den 22 februari 1999 mig som särskild utredare i utredningen (N 1999:02) om fordonsförsörjningen på järnvägsområdet.

Som sakkunniga att biträda utredningen förordnades den 22 mars 1999 departementssekreterarna Tom Andersson och Peter Danielsson.

Jag överlämnar härmed betänkandet *Vagnbolag för järnvägen.*

Norrköping den 1 juli 1999

Hans Sandebring

Disposition

Förkortningar

1 Sammanfattning

2 Uppdraget och arbetets uppläggning
2.1 Sammanfattning av uppdraget
2.2 Uppläggningen av utredningsarbetet
2.3 Redovisning av samråd med olika intressenter

3 Utgångspunkter

4 Mina bedömningar
4.1 Statlig garanti eller ägande
4.2 Konkurrens- och marknadsfrågor

5 Mina förslag
5.1 Exempel på apporteffekt för staten
5.2 Aktieägares risk i samband med Vagnbolaget

6 Alternativ till den föreslagna lösningen
6.1 Enbart trafikhuvudmännen som ägare
6.2 Längre avtalsperioder
6.3 Fordonstillverkaren

7 Erfarenheter från andra länder
7.1 Storbritannien
7.1.1 Skillnader mellan Sverige och Storbritannien
7.1.2 Slutsatser av den brittiska reformen
7.1.3 Finansbolagens syn på finansieringsfrågorna

8 Fordonsförsörjning för järnvägsområdet – ett konkret förslag

Bilagor
1. Direktiven
2. Skrivelse från SLTF, SJ och Mälab, 1998-10-12
3. Skrivelse från SLTF 1999-05-05
4. Fordon inom THM-trafiken
5. Övergripande struktur
6. Generisk modell för finansiering av Vagnbolaget

1. Sammanfattning

Jag föreslår att ett vagnbolag bildas med trafikhuvudmännen (THM) och staten som delägare. Vagnbolaget skall ha följande uppgifter:
- samordna anskaffning av fordon
- uthyrning av fordon till operatören
- ansvara för tyngre underhåll
- försäkra fordonen
- hålla reservdelar

Uthyrningen skall ske utan restvärdesavlösning. Ingen statlig garant erfordras.
Det egna kapitalet i bolaget skall utgöras av apportegendom från THM och staten (SJ). SJ:s andel skall primärt utgöras av den upphandlade trafiken. SJ skall kompenseras med marknadsvärdet av den apporterade egendomen. Endast rullande materiel som vagnbolaget vill ta ansvar för skall apporteras.

Flera detaljfrågor återstår att lösa som endast kan klaras ut i förhandlingar mellan de inblandade parterna. Överläggningar om en konsortialöverenskommelse bör igångsättas snarast eftersom flera stora upphandlingar är påbörjade eller nära förestående.

2. Uppdraget och arbetets uppläggning.

2.1 Sammanfattning av uppdraget.

I direktiven för min utredning (Dir 1999:3), bilaga 1, ges jag den övergripande uppgiften att analysera behovet av och ge förslag till åtgärder för fordonsförsörjningen på järnvägsområdet. Jag skall analysera och jämföra alternativa lösningar samt föreslå former för samt avgränsning av ett eventuellt statligt engagemang i fordonsförsörjningen.
Det skall ingå i uppdraget att överlägga med olika intressenter i syfte att nå en grund för en överenskommelse om den framtida fordonsförsörjningen på järnvägsområdet.
I direktiven återges beskrivningen i den trafikpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) av att den bristande tillgången på moderna och ändamålseniga järnvägsfordon utgör ett hinder för en effektiv upphandling av persontrafiken.

2.2 Uppläggningen av utredningsarbetet.

Departementssekreterarna Tom Andersson, Näringsdepartementet och Peter Danielsson, Finansdepartementet, har varit sakkunniga i utredningen. Vi har tillsammans med konsulterna Bo Hamnell och Gunnar Malm besökt London för att ta del av erfarenheterna av den brittiska avregleringen av järnvägsområdet. De upphandlade konsulttjänsterna av Hamnell och Malm har biträtt mig med att utforma förslagen i avsnitt 8 om vagnbolagets finansiella uppläggning.

2.3 Redovisning av samråd med olika intressenter.

I direktiven anges att jag skall samråda med berörda intressenter. Jag har haft löpande kontakter med SLTF och SJ under arbetets gång. Dessutom har jag haft en hearing med följande berörda intressenter den 10 juni 1999:
- Konkurrensverket
- Landstingsförbundet
- Kommunförbundet
- Delegationen för köp av viss kollektivtrafik
- Utredningen om Rikstrafiken
- Banverket
- Statens institut för kommunikationsanalys.

Jag har även haft kontakter med fordonstillverkare, Adtranz och ett uthyrningsföretag för godsvagnar; Nordwaggon.

3. Utgångspunkter.

Frågan om fordonsförsörjning har diskuterats länge i samband med att man önskat uppnå en ökad konkurrens när det gäller persontrafiken på järnväg. Tillgången på moderna och ändamålsenliga fordon är idag starkt begränsad, vilket utgör ett hinder för en effektiv trafikupphandling. SJ:s dubbla roll som både anbudsgivare när det gäller operatörsuppgiften och att man tillhandahåller fordon för konkurrenter har också starkt ifrågasatts.
De korta upphandlingstiderna, 1-5 år, i förhållande till de långa avskrivningstiderna för fordon, minimum 30 år, skapar ett riskmoment som få operatörer kan klara av egen kraft.
Behovet av långsiktig och kostnadseffektiv finansiering av rullande materiel för regionaltågsfordon och re- och nyinvesteringar i fordon för upphandlad rikstrafik har blivit alltmer akut och uppskattas i dagsläget till mer än 10 mdkr avseende regionaltågsfordon och 1–2 mdkr för den upphandlade rikstrafiken. Fordonsparkens förnyelse kan inte klaras av aktörerna, dvs trafikhuvudmännen, SJ och de privata operatörerna inom ramen för nuvarande kalkylförutsättningar. De nuvarande entreprenadavtalen på 1-5 år skapar en orimlig restvärdesrisk, vilket i sin tur kan innebära att nödvändiga investeringar i materiel ej kommer till stånd.

Flera propositioner, riksdagsuttalanden, statliga utredningar och intressenter inom området har vid olika tillfällen pekat på att tillgången till fordon spelar en avgörande roll för möjligheten att etablera en väl fungerande konkurrens mellan olika operatörer. Som en av utgångspunkterna för mitt utredningsarbete kan nämnas en skrivelse till regeringen från Svenska Lokaltrafikföreningen, SLTF, Statens Järnvägar, SJ, och Mälardalstrafik AB från 1998-10-12, bilaga 2.

I skrivelsen sägs bl a: ”I dag saknar såväl enskilda trafikhuvudmän som SJ och andra operatörer förutsättningar att själv införskaffa nödvändiga fordon.” I skrivelsen skisseras ett förslag till lösning som innebär bildandet av ett vagnbolag som har statliga garantier för att säkerställa bolagets kreditvärdighet.

Bristen på samordning av upphandling av fordon är ett annat problem som antas öka

investeringskostnaderna avsevärt. Samlade upphandlingar utgående från gemensamma tekniska specifikationer borde kunna ge avsevärda besparingar. Även frågan om ansvaret för reservdelshållning måste få en annan lösning än den nuvarande, där i praktiken SJ i alla delar står för hantering och erbjudande till operatörerna för alla järnvägsfordon, oavsett ägande eller nyttjande.

Ett ytterligare problem i konkurrenshänseende är upphandlingen av underhåll, som inte heller kan sägas fungera marknadsmässigt i alla delar. Även här borde stora kostnadsbesparingar vara möjliga. SLTF har gjort en bedömning av möjliga kostnadsbesparingar som en följd av stordriftsfördelar vid gemensam upphandling och förvaltning:

Investering	10-15 %
Tungt underhåll	15-20 %
Lätt underhåll	5-10 %
Reservdelar	10-15 %
Administration	5-10 %

Siffrorna bekräftas av internationella erfarenheter

Det har gjorts mycket stora investeringar i järnvägsnätet under de senaste åren, vilket borde möjliggöra en ökad persontrafik på järnväg, men bristen på en fungerande konkurrens och marknad är starkt hämmande för en offensiv satsning på bra trafiklösningar.

4. Mina bedömningar.

Det problem som under lång tid blockerat en lösning av fordonsfrågan är den naturliga ovilligheten hos de inblandade intressenterna att ta på sig restvärdesrisken för fordonen. Den har därför skickats runt i ett Svarte-Petter-spel mellan staten, trafikhuvudmännen och de olika operatörerna. Om man skulle kunna eliminera risken genom att attrahera privat kapital från finansmarknaden, ett gemensamt ägande av materielen av trafikhuvudmän och staten, skulle problemet kunna få en slutgiltig lösning.

I direktiven till utredningen betonas att jag bör försöka finna lösningar utan statens medverkan. Även om det rent tekniskt är fullt möjligt bedömer jag det som svårt att få igång ett vagnbolag om inte staten är engagerad, åtminstone initialt. Skälen för en statlig medverkan, som de uttalats av SLTF i en skrivelse till utredningen 1999-05-05, bilaga 3, och som jag instämmer i, är bl a följande.

Ett vagnbolag bör inte ha någon koppling till operatörer och fordonstillverkare, vilket reducerar den tänkbara kretsen av ägare. SLTF tror inte att det är säkert att ett vagnbolag kommer till stånd utan ett aktivt engagemang från statens sida. Man pekar t ex på att förutsättningarna för ett vagnbolags verksamhet styrs av ekonomiska och politiska förutsättningar som regleras på den statliga nivån, såsom banavgifter och annan beskattning, statsbidrag, avregleringar och ägandet av SJ samt andra transportpolitiska beslut. SLTF menar att trafikhuvudmännen skulle känna en ökad trygghet om staten är med i vagnbolaget som ägare. Man tror också att staten kan spela en aktiv roll när det gäller standardiseringen av fordon.

Jag tror att man måste finna en kompromiss mellan olika ståndpunkter för att kunna gå vidare. Det innebär att inblandade intressenter får acceptera en lösning som för dem inte är den helt eftersträvansvärda. Trafikhuvudmännen kan få acceptera att de ej får en statlig garanti och staten

kan behöva vara med i ett vagnbolag som ägare, även om man inte anser att det är en primär statlig uppgift.

4.1 Statlig garanti eller ägande.

I skrivelsen från SLTF, SJ och Mälab har det föreslagits att staten skall medverka med en garanti för att säkerställa tillkomsten av ett vagnbolag. Man menar att det bl a skulle ge lägre kapitalkostnader och ökad trygghet för de inblandade parterna. Jag tycker att det är olämpligt med en garanti av flera skäl. Det främsta är att det inte är nödvändigt med en statlig garanti för att låna kapital och att det inte ger lägre kostnader. Jag har haft överläggningar med aktörer på finansmarknaden som redan är aktiva på den svenska järnvägsmarknaden och de framför att det inte är nödvändigt eller ger förmånligare villkor med en statlig garanti. Ett ytterligare skäl är att det förmodligen är svårt att få igenom ett beslut om garantier eftersom det uppfattas som osäkert vad garantin egentligen innebär och kan resultera i för åtaganden.

Det är därför bättre att staten går in som ägare, åtminstone i ett initialskede. Aktiekapitalet för Statens del bör utgöras av apportegendom i form av den materiel som ägs av SJ och utnyttjas i den upphandlade trafiken. SJ bör få full kompensation för marknadsvärdet av apportegendomen, men av konkurrensskäl inte förvalta statens aktier, eftersom de är en operatör bland flera andra.

4.2 Konkurrens- och marknadsfrågor.

Avregleringen av järnvägsmarknaden kan inte åstadkommas så att en fullt ut fungerande marknad uppnås omedelbart. Det krävs flera olika delbeslut och en successiv utveckling för att uppnå dessa mål. En av pusselbitarna är tillgången till fordon för olika typer av operatörer. Det är lämpligt att utforma ett eller flera vagnbolag så att verksamheten på sikt kan ta ytterligare steg mot en fullständig marknadslösning med privata delägare och en eventuell börsnotering.

5. Mina förslag

Jag föreslår att ett vagnbolag bildas med trafikhuvudmännen och staten som delägare i enlighet med det mer utvecklade förslaget i avsnitt 8. Om det visar sig möjligt med hänsyn till verksamhetens omfattning bör det prövas om det är lämpligt att bilda två vagnbolag för att på längre sikt skapa en reell konkurrens mellan bolagen, annars får man börja med ett.
Vagnbolaget skall samordna anskaffning och finansiering av järnvägsfordon och hyra ut dem till operatörer. Bolaget skall även ansvara för tyngre underhåll, försäkringar samt lager av viktiga reservdelar. Den övergripande strukturen redovisas i bilaga 5.

Uthyrningen skall ske utan restvärdesavlösning. Staten skall inte garantera verksamheten i bolaget.

Vagnbolagets egna kapital skall utgöras av apportegendom från trafikhuvudmännen och staten (SJ). Apportvärden utöver erforderligt aktiekapital återbetalas till THM och staten eller nyttjas i bolaget som eget kapital.

För SJ:s del skall ingå i första hand den materiel som används i den upphandlade trafiken, men om SJ önskar skall även annan materiel kunna tas om hand av vagnbolaget.
Endast rullande materiel som bolaget vill ta ansvar för skall ingå i den apporterade egendomen. Ägandet i bolaget bör stå i proportion till trafikstorleken eller den apporterade egendomen. SJ skall ersättas för marknadsvärdet av den materiel som överlåtes till bolaget.

Vagnbolaget skall ta de kommersiella riskerna och ombesörja upphandling av den externa finansieringen av verksamheten.

Vid starten skall bolaget överta löpande fordonsavtal och upprätta nya avtal vid nya kontrakt. Bolagets prissättning vid uthyrning skall täcka kapitalkostnaden och avkastning, samt innehålla en yield för täckande av bolagets kostnader och falla med materielens stigande ålder.

För att lösa detaljfrågorna i samband med bildandet av vagnbolaget är det nödvändigt med förhandlingar mellan parterna för att bl a komma överens om vilken materiel som skall ingå i bolagets verksamhet, sätta rätt värderingar av materiel, ägarandelar i bolaget etc. Jag föreslår att man därför snarast påbörjar överläggningar om ett konsortialavtal. Det är endast på det viset de återstående detaljerna inför bildandet av vagnbolaget kan lösas.

5.1 Exempel på apporteffekt för staten

Statens/SJs materialinnehav (för upphandlad trafik) antas ha ett bokfört värde i SJ (dvs staten) om 100 mkr vid apportbeslutet.

Apporten som staten/SJ sålunda beslutat apportera till vagnbolaget värderas till ett marknadsvärde motsvarande kronor 150 miljoner.

Statens andel av vagnbolagets egna kapital har beräknats till 75 mkr.

Statens apportvärde om 150 mkr blir då fördelat som följer,
- staten erhåller aktier i vagnbolaget till ett värde av 75 mkr
+ förlagslånebevis på 75 mkr löpande till en mellan parterna överenskommen ränta och på en likaledes överenskommen löptid. Staten kan alternativt när som helst begära och erhålla inlösen av förlagslånet från vagnbolaget.

Om Staten/SJ har ett bokfört värde på apportegendomen om 100 mkr sker bokföringsmässigt genom att anläggningar – rullande materiel kreditbokas med 100 mkr samt att tillgångar som aktieinnehav och fordringar debiteras med 75 + 75 = 150 mkr.

En vinst uppstår genom ovanstående transaktioner som antingen omedelbart kan krediteras resultaträkningen eller disponeras på annat sätt inom balansräkningen eller utdelas till statskassan. Denna vinst blir i exemplet 50 mkr.

Fördelningen inom statsverket avser förhållandet affärsverket Statens Järnvägar och staten i form av Näringsdepartementet. Om aktierna kvarligger i SJs balansräkning blir effekten i SJs balansräkning antingen helt balanserad neutral (om "ägaren" tar ut vinsten som utdelning) eller att transaktionens överskott kvarbliver som resultatförd i SJ eller på något annat sätt disponerad i SJs redovisning.

Skulle det beslutas att aktierna skall administreras av annan, t ex Näringsdepartementet, kan SJ ställa aktierna till förfogande och ha dem kvar i sin balansräkning.

Regeringen kan också besluta att SJ överlämnar aktierna till dem (Näringsdepartementet) för ett pris som tar hänsyn till övervärdet i affären. Priset skulle i exemplet bli 25 mkr inkluderande affärens vinst. Om SJ skall balanseras fullt ut måste de också erhålla förlagslånefordran på 75 mkr.

Staten friställer i exemplet 100 mkr för annan användning.

5.2 Aktieägares risk i samband med Vagnbolaget

Den risk som aktieägare löper i samband med vagnbolaget/en är begränsad till insatt kapital. Skäl till att vagnbolaget skulle komma på obestånd, d v s ej löpande kunna betala sina utgifter, beror på uteblivna kontrakt med THM med anledning av minskad järnvägstrafik eller att kunder ej löpande betalar sina avgifter till vagnbolaget. I det fall obestånd uppstår beroende på THMs eller statliga beslut att minska järnvägstrafiken bör den instans som beslutar om detta ta med i sina neddragningskostnader kostnader för i förtid avställd vagnmateriel och därigenom täcka vagnbolagets förluster tills problemet lösts.

Om hyresman ej betalar enligt uppgjord överenskommelse och därigenom förorsakar vagnbolaget ekonomisk skada bör aktieägaravtalet och det enskilda hyresavtalet ha bestämmelser för påföljder för sådana händelser. Initialt utgör de allra största delen av kunderna antingen THM eller rikstrafiken. Ägarna föreslås utgöras av THM och staten vilket borgar för ett solidariskt uppträdande mot det gemensamägda vagnbolaget/en.

Risktagare utgöres vidare av bolagets finansiärer som bär en del av restvärdesrisken.

6. Alternativ till den föreslagna lösningen.

I direktiven sägs att jag skall belysa olika alternativ till lösning av fordonsförsörjningen. Det mest näraliggande alternativet, som också tillgodoser ett annat krav i direktiven om en lösning utan statlig medverkan, är att man bildar ett vagnbolag i enlighet med mitt förslag i avsnitt 8, men enbart med trafikhuvudmännen som ägare.

6.1 Enbart trafikhuvudmännen som ägare

Som jag redan tidigare påpekat skulle det rent tekniskt vara möjligt att uppnå en lösning där bara THM är ägare av bolaget. Vid de kontakter jag haft, bl a med potentiella långivare till ett vagnbolag, har det framkommit att långivarna inte anser att det är en nödvändig förutsättning för deras finansiering att staten är delägare i bolaget. De anser inte heller att det skulle bli lägre kostnader om staten går in som en garant i någon form. Finansiärerna menar att trafikhuvudmännens medverkan är fullt tillräcklig genom att trafiken som bedrivs på järnväg kommer att behövas i framtiden och att THM genom sitt ägande av bolaget utgör en tillräcklig garanti för att nyttjandet av fordonen skall fungera. Det skulle därför gå att bilda ett vagnbolag utan statens medverkan om man enbart beaktar dessa aspekter. Apporteffekten för trafikhuvudmännen blir densamma som anges i exemplet för staten i 5.1.

6.2 Längre avtalsperioder

Det andra alternativet som återstår skulle vara att erbjuda så långa avtal med operatörerna i upphandlingarna att de själva skulle vara beredda att stå för restvärdesrisken. I Storbritannien har man erbjudit 15- åriga kontrakt i de fall när operatören själv investerar i ny materiel. Vid kontakt med svenska privata operatörer har det angivits 15 – 20 år som en nödvändig avtalstid.

Det finns flera skäl som talar emot så långa avtalstider. Lagen om Offentlig Upphandling anger att

avtalstider normalt skall vara 1-2 år. Nämnden för Offentlig Upphandling anser att man i undantagsfall kan ha 4-5-åriga avtal när det råder särskilda omständigheter. EU förordar maximalt 5-åriga avtal, vilket utredningen om Rikstrafiken instämmer i. Vid alltför långa avtalsperioder blir det mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att få med produktivitetsutvecklingen i avtalen.

6.3 Fordonstillverkares medverkan

Man kan även tänka sig att fordonstillverkare och operatörer går samman i bolag på det sätt som skett i Transitio AB. Jag anser att konkurrensskäl att varje lösning där en fordonstillverkare är delägare i ett fordonsbolag tillsammans med operatörer är en olämplig lösning, och därför bör undvikas. En renodling av olika aktörers roller är nödvändig när man går från en reglerad marknad till en marknadslösning.

7. Erfarenheter från andra länder.

I många jämförbara länder i Västeuropa drivs järnvägen fortfarande som ett statligt monopol och frågan om en mer marknadsmässig vagnförsörjning när det gäller persontrafik har därför inte aktualiserats. Storbritannien är det enda land som genomfört en omfattande avreglering av järnvägstrafiken och i direktiven till min utredning anges att jag skall studera erfarenheterna av den brittiska reformen. Utredningen genomförde därför en studieresa till London och träffade representanter för ett trafikföretag, Train Operating Company, Thameslink, ett vagnbolag, Rolling Stock Company, Porterbrooke och två finansföretag, Warburg Dillon Read och New Boston Partners.

7. 1 Erfarenheter från Storbritannien.

Den engelska järnvägen – British Rail – privatiserades under perioden 1993-1997. Det gamla järnvägsföretaget upphörde att existera och ersattes med en helt ny struktur :
OPRAF – Office of Rail Passenger Franchising – gavs uppgiften att upphandla trafik antingen genom att ge bidrag till den som är beredd att driva olönsam trafik till lägsta kostnad eller ta emot ersättning från den som är beredd att betala mest för att driva trafik i en viss region. 25 järnvägsföretag – Train Operating Companies, TOCs, driver nu trafik i enlighet med mycket detaljerade specifikationer rörande priser, tidhållning, service etc. Franchisingkontrakten är antingen på sju år om gamla fordon utnyttjas eller 15 år om trafikföretaget skaffat nya fordon . Säkerheten övervakas av en särskild myndighet – The Health and Safety Executive´s (HSE) HM Railway Inspectorate.

Railtrack är ett privat börsnoterat företag som äger och underhåller infrastrukturen i form av bannätet, signalsystemet samt de större järnvägsstationerna. Det får inkomster från passagerar- och fraktjärnvägsföretagen i enlighet med avtal som godkänts av den övervakande myndigheten - the Rail Regulator, vars uppgifter bl a är följande:

- tillvarata intresset för nyttjarna av järnvägen
- främja användningen av järnvägen som transportmedel
- befrämja konkurrensen inom järnvägsområdet
- främja samverkan mellan järnvägsföretagen så att järnvägsnätverket fungerar
- ge de företag som är verksamma inom järnvägen planeringsförutsättningar.

Det finns tre företag som tillhandahåller järnvägsfordon – Rolling Stock Companies, ROSCOs. British Rails material överfördes till dessa från början statliga företag, vars företagsledningar

sedermera köpte företagen och sålde dem vidare till ett betydligt högre pris. Två av företagen ägs idag av banker och ett av ett trafikföretag, Stagecoach.
Företagen övertog totalt cirka 10.000 befintliga fordon med ungefär samma värde för vart och ett av dem.

TOCs är tvingade att hyra vagnar från ROSCOs. Avtalstiderna är lika långa som franchisingkontrakten. ROSCOs svarar för det tunga underhållet, äger betydelsfulla reservdelar och försäkrar fordonen.

Under de senaste åren, bl a efter Labours regeringsövertagande från Conservatives, har den brittiska privatiseringsreformen utvärderats. Dessa utvärderingar konstaterar att det är för tidigt att fälla något säkert omdöme om effekterna av reformen. Labour, som var mycket kritiska till reformen vid dess genomförande, har dock inte fattat något beslut om att riva upp lagen om avreglering av järnvägen.

7.1.1 Skillnader mellan Sverige och Storbrittanien

Det brittiska exemplet när det gäller fordonsförsörjningen är svårt att överföra till svenska förhållanden eftersom förutsättningarna är helt olika. En väsentlig skillnad är storleken på marknaden och en annan är "nedläggningen " av British Rail, som möjliggjorde en förutsättningslös prövning av nyttjandet av alla befintliga fordon. En annan skillnad är de långa avtalsperioderna 7-15 år, som skiljer sig avsevärt från de normala i Sverige 1-5 år. En ytterligare skillnad är de svenska Trafikhuvudmännen som har ansvar för den regionala trafiken. Något motsvarande finns inte på den brittiska marknaden.

7.1.2 Slutsatser av brittiska reformen

Några viktiga iakttagelser är intressanta att notera. Resandet har ökat ca 25 % sedan reformen genomfördes och statens kostnader för trafiken minskar, och kommer att minska avsevärt under franchisingperioderna, under förutsättning att kraven i kontrakten kan uppfyllas. Man ser en utveckling av vagnbolagens verksamhet såtillvida att, åtminstone Porterbrook, har som affärsidé att sköta mer av underhållet och att därmed operatörerna renodlar sin roll. Man var också optimistisk när det gällde förutsättningarna för nyinvesteringar i vagnar i framtiden.
För min del tror jag att det är svårt att kopiera den engelska modellen p g a skillnaderna i förutsättningarna, men det är angeläget att noggrant följa den brittiska utvecklingen för att ta tillvara erfarenheterna, framförallt när franchisingkontrakten skall omförhandlas.

7.1.3 Finansbolagens syn på finansieringsfrågorna

Finansbolagen meddelade att persontågmarknaden blir alltmer intressant för deras del i takt med att avregleringar kommer på olika håll i världen. Bolagen är redan aktiva på den svenska marknaden såväl när det gäller person- som godsvagnar. De menade att ett svenskt vagnbolag skulle kunna finansiera sin verksamhet med den befintliga trafiken som garanti och att det inte var nödvändigt att staten gick in, vare sig med garantier eller som ägare. Statens eventuella engagemang skulle därmed inte påverka kostnaden för finansieringen.

8 Fordonsförsörjning för järnvägsområdet – ett konkret förslag

Jag föreslår att ett eller flera vagnbolag bildas för att hyra ut önskade fordon till enskilda operatörer med för dem lägsta möjliga kostnad och risk. Vagnbolagets uppgifter skall innefatta

anskaffning och uthyrning av fordon, tyngre underhåll, försäkringar samt finansiering m m. Vissa av dessa uppgifter avser moment som förstärker och garanterar materielets kontinuerliga kvalitet och substansvärde medan andra utgörs av finansieringsinnovativa inslag och anläggningslogistik.

Den tekniska upphandlingen blir sannolikt också mer effektiv genom en samordning. Den kan ske genom vid inköpsbehov akut sammansatta grupper från aktörer och entreprenadgivare eller att någon av de större aktörerna leder och vid tillfället skapar en samordning för det speciella inköpet.

De framgångsfaktorer som vi identifierat kan sammanfattas på följande sätt:
Gemensam syn på:

- standardisering av vagnmateriel med bibehållen enskild konkurrensfördel,
- att kostnadseffektivitet uppstår genom gemensam finansiering,
- fördelen med centralt ansvar för tyngre underhåll samt
– samordning av restvärderisker och riskspridning

Frågan om teknisk samordning i samband med anskaffningar av nytt materiel borde lösas i en särskild ordning med en överenskommelse mellan aktuella parter där den som samordnar de finansiella tjänsterna är en självskriven part. Någon speciell association för denna aktivitet är sannolikt inte nödvändig. Under ett uppköpsförfarande kan den som ansvarar för finansieringen av materielet administrativt samordna projektet i fråga och därmed ges en tidig möjlighet till arrangerandet av det finansiella upplägget. Förslag till överenskommelse föreslås framtagen av representanter från trafikhuvudmännen samt den finansiellt samordnande parten, d v s vagnbolaget.

8.1 Samordnad finansiering

Den viktigaste faktorn för att uppnå balans mellan entreprenadkontraktens löptider och materielets ekonomiska livslängd, framför allt kassaflödesmässigt, är att skapa en för branschen speciell överliggande verksamhet för hantering av utnyttjande, finansiering och ansvar för vagnmaterielets värde och det tunga underhållet. Det senare utgör ett av kraven för att upprätthålla värdet av vagnmaterielet och trovärdigheten för övertaligt materiels kvalitet.

Verksamheten för hantering av finansiering bör samordnas med ansvaret för uthyrning av vagnmaterielet till trafikhuvudmännen eller Rikstrafiken. Erbjudandet kommer att ske genom uthyrning av rullande materiel som skall kunna ske på ett sätt som sammanfaller med entreprenadavtalet vad avser längd och betalningsfluktuationer m m samt att hyrestiden inte omfattar restvärdesavlösning. Vagnsbolaget borde också få ansvaret att hela tiden logistiskt optimera och planera användandet av kommande återlämnanden och att även kunna avyttra eller uthyra till andra än den initialt avtalade kundkretsen.

Verksamheten måste redan initialt vara organiserad så att ett positivt kassaflöde finns vilket skapar förutsättning för en fungerande operativ verksamhet redan från dag ett.

Verksamheten bör upprättas i form av ett vagnbolag där kapitalet i form av eget kapital samt förlagslån utgörs av apporterad egendom samt att rörelsen startar genom att hyror och eventuellt andra intäkter inflyter från start. Detta vagnbolag behöver för sin verksamhet en mycket liten stab av medarbetare men dessa skall dock vara specialister inom området.

8.2 Ägare, apport m m

Vagnbolag med uthyrningsverksamhet har normalt låga soliditetstal. Styrkan i bolagets betalningsförmåga (och finansiella risk) finns i förhållandet att det ägda materielet är uthyrt och ger inflöden samt att materielet är av god kvalitet och att återlämnat materiel har kort avställningstid till nästa uthyrning eller avyttring. Tågfordonmaterielet i Sverige består f n av en mängd olika vagnstyper som successivt ombyggts, moderniserats och försetts med de kännetecken som respektive operatör eller trafikhuvudman velat visa. Materielet är i behov av förnyelse men används f n utan besvärande övertalighet. Kvaliteten måste betraktas som tillfredsställande vid en internationell jämförelse.

Vagnparken upptar även modern materiel där tåg för produktion av typ Kust-Kust, Mälar- och Svealandsbanan m m f n utföres med snabbtågsmateriel. Annan upphandlad trafik i rikstrafiken kan omfatta nattågsmateriel och IC tågs materiel.

Finansieringen av det befintliga materielet är skiftande men allmänt kan sägas att SJs rullande materiel för persontrafik är finansierat med amerikansk partnerfinansiering och löper på genomsnitt 13 år. Samtliga finansieringsavtal har avtalade möjligheter till avslut och eller omförhandling. SJs rullande material för personbefordran är vad avser X2000 materiel helt finasierad genom leasing-partneravtal men för övrig utrustning finns olika upplägg inklusive helägande av staten, SJ. En inventering av hela det gamla beståndets finansiering pågår och kan på relativt kort tid avslutas.

Jag anser att en vertikal integration skall undvikas varför huvudägare i vagnbolaget bör utgöras av trafikhuvudmännen och i ett initialt skede även staten. I ett senare stadium kan andra investerare inbjudas att i nyemission teckna aktier. Det initiala kapitalinsatsen bör utgöras av apportegendom. Storleken på det totala möjliga beloppet kan först fastställas efter den inventering av finansieringstyp som nämnts ovan.

Vagnbolaget kan och bör klara sig utan statliga garantier. Övriga aktörer på finansmarknaden skall beredas tillfälle att agera genom vagnbolaget för att undvika att en situation med marknadsdominans uppstår avseende finansieringserbjudanden. Beträffande statens deltagande kan konstateras att staten genom SJ innehar en stor mängd materiel till betydande restvärden men att fastställa det exakta bokförda värdet kan först ske efter att ovan angiven inventering avslutas och materielet kvalificerats. Statens materiel för upphandlad trafik bör helt ingå i den apportegendom som överföres till vagnbolaget då materiel av flera kategorier ingår i den trafik som upphandlas. SJ bör inte administrera statens eventuella ägarandel då de utgör en operatör av flera. Om statens sålunda inapporaterade kapital överstiger statens andel av kapitalet i vagnbolaget erbjuds staten att för den överskjutande kapitalandelen i stället erhålla räntebärande förlagsbevis och att förlagslånet löper under en viss överenskommen tidsperiod.

8.3 Kontinuerlig kvalitetsnivå och tungt underhåll

Frågan om tungt underhåll av materiel är en för alla parter viktig fråga. Vagnbolaget skall ha ansvaret för detta. För att få det allra bästa pris/prestanda bör upphandling av underhållstjänster ske från marknadens aktörer av underhållstjänster. För närvarande tillhandahålls dessa tjänster av SJ och Adtranz Vid sidan av dessa finns i Sverige ett antal privatägda mindre underhållsverkstäder som kan utföra tungt underhåll.

8.4 Gemensam hantering av restvärdesrisker m m

Trafikhuvudmännens alternativ att finansiera anskaffning av rullande materiel utgörs i dagsläget av att själv förvärva detta genom leasing eller direkt ur egen kassa. Detta innebär att trafikhuvudmannen bär den fulla ekonomiska risken för fordonets restvärde över tiden. Genom en successivt ökad standardisering av fordonsparken, gemensamt inflytande i anskaffningar och att alltid ligga i bästa finansieringsalternativ kan vagnbolaget erbjuda trafikhuvudman tillgång till rullande materiel som bidrar till reducering av trafikkostnader och utgör ett instrument för bibehållande av restvärden över materielets ekonomiska livslängd. Den ekonomiska risken för fordonet reduceras ytterligare genom vagnbolagets portfölj av hyresavtal med trafikhuvudmän som dessutom kan förstärkas av ägargarantier. Vagnbolagets egna kapital och de yttre leasegivarnas risk samt pantförskrivna hyresflöden är ytterligare moment för vagnbolaget att ingå hyresavtal utan täckande av restvärden. En fungerande andrahandsmarknad för fordonen kan upprätthållas genom vagnbolaget.

Exempel på fördelning av risktagande i % av kapitaliserat åtagande:

Eget Kapital	Finansiell leasegivare	Pantförskrivning av inkommande betalningsflöden
5 %	materiel	10 %

Det bör konstateras att någon omfattande garantigivning enligt ovan ej kommer att bli aktuell

8.5 Vagnbolaget

Den naturliga ägargruppen utgörs initialt av trafikhuvudmännen då de har ansvar för den regionala järnvägstrafiken. Även Staten bör blir delägare, dels genom dess initiala insats i form av apportegendom men även dess roll som upphandlare av trafik med korta entreprenadavtal. Fördelning av ägarskapet kan ske genom den relativa storlek som trafikhuvudmannen och Staten har inom den totala regionala trafiken och den upphandlade rikstrafiken eller genom dess del av hyres- åtaganden initialt + uppskattning för 8 år framöver. Det initiala egna kapitalet skapas genom apport-insats av rullande materiel efter objektiv värdering. Tillkommande eget kapital för uppfyllande av kapitalbas sker genom inbetalning av kapital vid tecknande av hyresavtal avseende nyanskaffad materiel.

Vid bildandet av vagnbolaget bör en konsortial-överenskommelse mellan de blivande ägarna, trafikhuvudmännen och staten upprättas där alla förutsättningarna anges. I samband med detta utses en interimsledning för vagnbolaget under bildande. Dessa personer genomför stiftandet enligt en i konsortialöverenskommelsen accepterad budget för detta arbete. Vid bildandet av vagnsbolaget beräknas värdet av den apportegendom som de blivande ägarna ämnar apportera in som aktiekapital samtidigt som hyresavtal upprättas för det vagnmateriel som trafikhuvudmännen nyttjar. Endast vagnmateriel som nyttjas äger ingå som apport i detta sammanhang. Längden på hyresavtalen liksom dess stadganden bör ha angivits i konsortialöverenskommelsen som också bör omfatta aktieägaravtalet. Skulle någon ägares apport bli större än den del som den relationsmässigt bör ha, upprättas en överenskommelse om förlagslån mellan vagnbolaget och ägaren. Skulle ägares apport bli mindre än den del som den relationsmässigt bör ha inbetalar ägaren skillnaden kontant till vagnbolaget och erhåller aktier även för denna del. Regler för eventuell ränta och löptid skall ha överenskommits i konsortialöverenskommelsen. Förlagsbevisen skall på anfordran inlösas av vagnbolaget. Överenskommelse om regler för aktieöverlåtelser och

hembudsbestämmelser skall intagas i aktieägaravtalet.

I ett senare skede när vagnbolaget ökat i omfattning över tiden samt fått en bredare kundbas kan intresse föreligga från andra aktörer att gå in som ägare. Dessa aktörer kan vara såväl finansiella aktörer som industriella aktörer och även de med verksamheter i utlandet.

Den generiska modellen för finansieringen av vagnbolaget redovisas i bilaga 6.

Strukturen avser ett vagnbolag som bildas för att äga/förvalta/leasingadministrera fordonspark av gammalt och nytt rullande materiel för regionaltågtrafik och upphandlad tågtrafik.

Vagnbolaget kan så småningom ha även andra fordon än vad som ges initialt. Trafikhuvudmän och Staten förutsätts initialt vara huvudägare i vagnbolaget då de med sitt huvudmannaskap väsentligen kontrollerar verksamheten. En breddning av ägarstrukturen bör eftersträvas då verksamheten blir mer balanserad. Trafikhuvudmännen som inträder som ägare förutsätts ingå hyresavtal med vagnbolaget.

Vagnbolaget ansvarar för allt tungt underhåll av fordonen och upphandlar detta underhåll i konkurrens mellan olika leverantörer. Trafikhuvudmännen, SJ eller andra operatörer som hyr fordonen skall ansvara för det lätta underhållet.

Vagnbolaget förutsättes anskaffa sin rullande materiel dels genom den initialt apporterade egendomen vilken således ägs av vagnbolaget samt att för nytt och tillkommande materiel från fall till fall välja den för totalkostnaden och vagnbolagets kapitaltillgång bästa alternativet. Sannolikt kommer större delen av tillkommande materiel finansieras genom inhyrning eller partnerleasefinansiering. Materiel som vid stiftandet av vagnbolaget förhyrs genom leasing eller på annat sätt finansieras i former utanför ägarnas anläggningstillgångar skall om parterna så önskar och när det är möjligt pga t ex avtalsbestämmelser, kunna överföras på och/eller administreras av vagnbolaget.

Kapitalbindningen skall minimeras för att erhålla en bättre kapitalstruktur/-bas samt att uthyrningspriserna minimeras genom bästa upphandling av finansieringsalternativ och att de skattemässiga avskrivningarna kan utnyttjas till fullo. Vagnbolagets kalkylmässiga avskrivningstakt skall beräknas för apporterad gammal materiel men att för ny rullande materiel antas en inhyrning/finansiering över perioder om totalt 30 år.

För all nyanskaffning av fordon bör gälla att alla fordon skall kunna användas av flera trafikhuvudmän och SJ. Tillåtna variationer skall enbart omfattas av val av textilier, målning, och installationer av biljettsystem. Krav om återställande skall dock gälla. Vagnbolaget skall anpassa sin prissättning till operatörerna på ett sätt att restvärden hela tiden följer förkalkylen. I sammanhanget måste konstateras att vagnbolaget har ansvar för att finna hyrestagare över hela den kalkylerade ekonomiska livslängden. Vagnbolaget ställer i hyresavtalet krav på förhyraren att denna åtager sig att svara för det lätta underhållet och att innehållet i underhållsåtagandet specificeras i åtagandet och vilka verkstäder som kan komma att anlitas.

Vagnbolaget ansvarar för att materielet är sakförsäkrat. Ansvarsförsäkring och sakförsäkring för tilläggsutrustning tecknas och ansvaras för av förhyraren. I konsortialöverenskommelsen skall definieras vad vagnbolagsbildarna definierar som marknad för vagnbolaget i dagsläget och vad som kan antas framöver.

8.6 Ledning av vagnbolaget

Styrelsens sammansättning skall återspegla intressenterna i vagnbolaget. Princip för detta skall framgå av aktieägaravtalet. Vagnbolaget skall ha ett minimum av administration och utgöra en gemensam resurs för ägarna åtminstone initialt. Det åligger den utsedda interimsledningen att ta ansvar för framtagande av förslag till affärsplan för vagnbolaget och lägga ram för bolagets aktiviteter.

8.7 Hyrestider och avtalsvillkor

Den utsedda interimsledningen skall i samband med att konsortialöverenskommelse ingås lägga fram förslag för alla underlag för vagnbolagets åtaganden och avtalskrav för uthyrning. Interimsledningen skall också genomföra den första upphandlingen av tungt underhåll samt om behövligt, ansvara för förhandling med befintliga kredit- och leasegivare avseende befintlig materiel som skall administreras av vagnbolaget.

8.8 Vagnbolagets omslutning och prissättning

Vagnbolagets initiala omslutning från apportegendom kan antagas ligga i skiktet 1,0 – 1,5 mdkr, vilket indikerar ett initialt eget kapital i form av aktiekapital och förlagsbevis på upp till samma belopp. Den som ersättes med förlagsbevis för apporterad egendom kan välja att hos vagnbolaget erhålla inlösen av förlagsbevisen.

De prognoser som föreligger om ett investeringsbehov motsvarar ca 10 mdkr de närmaste fem åren och kanske ytterligare 4 mdkr strax eller omedelbart därefter. Detta indikerar vidare att det egna kapitalet exklusive ansamlade resultat kan beräknas öka med 700 – 800 mkr under den närliggande planeringsperioden. Ett kapitaliserat åtagande om ca 12,5 – 13,0 mdkr kan på goda grunder antas till år 2003.

Beträffande prissättning bör hyrestagaren betala kapitalkostnader jämte en avkastning som motsvarar de administrativa kostnaderna plus avsättning för tillväxt och under tiden definierad risk. Strukturen för hyressättning bör konstrueras så att de avtar med fordonens ålder för att säkerställa att äldre fordon blir rimligt prissatta i förhållande till nya fordon. Prisstrukturen skall analyseras och ingå som underlag i den affärsplan som interims- ledningen skall ta fram i samband med stiftandet av vagnbolaget. När vagnbolaget finansierat sig på marknaden skall förvaltningen övertagas av bolaget.

Tidplan för genomförande

Ett genomförande kan ske så snart de stiftande parterna enats om ett aktieägaravtal. Detta arbete kan påbörjas med kort varsel. Överföring av materiel och upprättande av hyresavtal kan därefter genomföras på kort tid. Rimligtvis bör vagnbolaget kunna vara i full drift inom 12 månader från genomförandets start.

I uppdraget ligger även att analysera konsekvenserna av ett eventuellt statligt garantiåtagande, bl.a. när det gäller kostnader och finansiering. Utredaren skall även undersöka hur ett sådant åtagande bör förvaltas och vilken myndighet som bör få denna uppgift. Vidare bör utredaren med utgångspunkt i önskemålet om konkurrensneutrala lösningar analysera vilka aktörer som kan komma i fråga för ett statligt garantiåtagande.

I uppdraget ingår även att överlägga med olika intressenter, bl.a. trafikhuvudmännen, i syfte att nå en grund för en överenskommelse om den framtida fordonsförsörjningen. Utredaren skall härvid beakta de regionala tågsystem som byggs upp i olika delar av landet.

Övrigt

Utredaren skall samråda med berörda trafikoperatörer, företrädare för kommuner och landsting, Banverket, Delegationen för köp av viss kollektivtrafik, Konkurrensverket, Utredningen (K 1998:05) Rikstrafiken - mål, arbetsuppgifter och organisation m.m. samt Statens institut för kommunikationsanalys.

Utredaren bör beakta förslagens eventuella effekter sett i sammanhang med övrigt arbete som pågår vad gäller avreglering och konkurrens inom järnvägsektorn såväl nationellt som internationellt.

Utredarens förslag skall vara i överensstämmelse med EU:s regler för statsstöd och konkurrens.

Uppdraget skall redovisas senast den 1 juli 1999

(Näringsdepartementet)

Tryckt av REGERINGSKANSLIETS OFFSETCENTRAL Stockholm 1999

Kommittédirektiv

Fordonsförsörjningen på järnvägsområdet

Dir. 1999:3

Beslut vid regeringssammanträde den 18 februari 1999.

Sammanfattning av uppdraget

Tillgången på moderna järnvägsfordon är i dag starkt begränsad vilket utgör ett hinder för en ökad konkurrens och en effektiv upphandling inom järnvägssektorn.

En utredare tillkallas därför med den övergripande uppgiften att analysera behovet av och ge förslag till åtgärder för fordonsförsörjningen på järnvägsområdet.

Utredaren skall analysera och jämföra alternativa lösningar samt föreslå former för samt avgränsning och finansiering av ett eventuellt statligt engagemang i fordonsförsörjningen.

Det ingår i uppdraget att överlägga med olika intressenter i syfte att nå en grund för en överenskommelse om den framtida fordonsförsörjningen på järnvägsområdet.

Bakgrund

I den transportpolitiska propositionen (prop.1997/98:56) anför regeringen att det i första hand är trafikintressenterna som bör ansvara för fordonsförsörjningen på järnvägsområdet. I propositionen anförs även att i den av staten och regionerna upphandlade persontrafiken är tillgången till moderna och ändamålsenliga järnvägsfordon i dag starkt begränsad, vilket utgör

ett hinder för en effektiv upphandling. I propositionen konstateras vidare att vid upphandling av trafik måste i dag huvudmannen för trafiken antingen själv göra en fordonsinvestering eller förlita sig på att operatören håller med fordon för trafiken. Upphandlingsperioderna vid den statliga upphandlingen är i dag högst fem år. De korta avtalstiderna ger inte en ny operatör den långsiktighet som krävs för att kunna bära de stora kostnader som investeringar i rullande materiel innebär. Därför anförs i propositionen att det bör övervägas om staten skall ta ett större ansvar på detta område, t.ex. genom ekonomiska garantier för investeringar i fordon, för att stärka konkurrensen vid upphandling av trafik och säkerställa att viktiga investeringar i järnvägsfordon kommer till stånd. Riksdagen hade inga invändningar (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) mot vad som i propositionen anfördes om fordonsförsörjningen inom järnvägsområdet.

I direktiven till utredningen (K 1999:05) Rikstrafiken – mål, arbetsuppgifter och organisation m.m. (dir.1998:46) fastslås att Rikstrafiken skall analysera och lämna förslag till åtgärder som gäller fordonsförsörjningen samt i samråd med intressenterna ta fram övergripande funktionskrav för de nya fordon som kan komma att omfattas av statliga garantier.

I en PM med principförslag om ett gemensamt bolag för järnvägsfordon (N1999/701/TP) pekar Svenska lokaltrafikföreningen, Statens järnvägars resedivision samt Mälardalstrafik AB på det akuta och stora behovet av nya fordon till järnvägstrafiken. Upphovsmännen till skrivelsen skisserar även ett förslag till bolag för järnvägsfordon, ägt av trafikhuvudmän, Rikstrafiken och Statens järnvägar. Enligt förslaget skall staten via garantigivning säkerställa bolagets kreditvärdighet.

Eftersom Rikstrafiken tidigast år 2000 kan få fram ett finansieringsförslag begär upphovsmännen till skrivelsen att staten snarast skall utse en förhandlare, som kan föra statens talan i den process ingivarna har inlett i syfte att bilda ett vagnbolag.

Regeringen har låtit utredningen om Rikstrafiken yttra sig över skrivelsen. Utredaren anser bl.a. att staten snarast bör utse en förhandlare.

Uppdraget

En utredare tillkallas med den övergripande uppgiften att analysera behovet av och ge förslag till åtgärder för fordonsförsörjningen på järnvägsområdet.

Alternativa finansiella lösningar skall jämföras med hur fordonsförsörjningen har lösts i andra länder, t.ex. i Storbritannien.

Utredaren skall vidare redovisa de konkurrensaspekter som kan läggas på olika lösningar. I detta inkluderas även de eventuella konkurrensstörningar som en statlig insats kan medföra.

Utredaren skall analysera förutsättningarna för att fordonsförsörjningen kan tillgodoses utan att staten engagerar sig i frågan. Utredaren skall undersöka om tillverkare, operatörer och trafikhuvudmän själva kan ombesörja fordonsförsörjningen på järnvägsområdet på ett bättre sätt än i dag.

Utredaren skall analysera och föreslå under vilka villkor ett statligt engagemang i fordonsförsörjningen kan komma i fråga samt föreslå former för samt avgränsning och finansiering av ett eventuellt sådant engagemang. Utgångspunkten bör vara att fordonen förvaltas av trafikintressenterna och att det inte bör inrättas något statligt fordonsbolag. Ett eventuellt statligt engagemang bör vara tidsmässigt samt ekonomiskt begränsat och utredaren bör härvid lämna förslag till tidplan för utfasning av statens eventuella engagemang.

Bilaga 2

1998-10-12

Till
Regeringen

Nya tåg nu!

Vad är problemet?

Tillgång till nya tåg är en förutsättning för att de stora investeringar som gjorts i järnvägsnätet runt om i Sverige under 1990-talet också ska leda till förutsedda och önskvärda trafikökningar. Tillgången till fordon spelar också en avgörande roll för möjligheten att etablera en väl fungerande konkurrens mellan olika operatörer då trafik upphandlas.

I dag saknar såväl enskilda trafikhuvudmän som SJ och andra operatörer förutsättningar att själv införskaffa nödvändiga fordon.

Det är bråttom!

Behovet av nya regionaltågsfordon kan i dag uppskattas till xx enheter. Till detta kommer SL:s bov av ett xx -tal nya pendeltåg. Läget är i dag akut när det gäller t ex TiM-trafiken i Mälardalsregionen. Det positiva mottagande öppnandet av Svealands- och Mälarbanorna fått har resulterat i överfulla tåg och ett starkt tryck på att nya fordon ska komma i trafik. Så bör ske senast 2001 då merparten av de beslutade infrastrukturinvesteringarna är genomförda.

För att trovärdigt kunna argumentera för järnvägen som ett modernt och ändamålsenligt transportmedel i regionaltrafiken är det därför mycket angeläget att snarast finna en lösning på hur tillgången till fordon ska lösas.

Vem har ansvaret?

Under lång tid har det förts en diskussion om hur tillgången till nya tåg ska kunna förbättras. Olika förslag har presenterats - mer eller mindre genomarbetade. I flertalet har staten getts huvudrollen.

I den transportpolitiska propositionen redovisade regeringen att man finner det angeläget att frågan får en lösning. Men man konstaterar också att det är trafikintressenterna som bör ansvara för järnvägsfordonen. Regeringen menar dock att det bör övervägas om staten skall ta ett större ansvar genom t ex ekonomiska garantier för investeringar i järnvägsfordon. Regeringen aviserar också att den nya myndigheten Rikstrafiken bör få i uppgift att analysera behovet av åtgärder för att säkerställa tillgången till fordon vid upphandling av järnvägstrafik. I kommittédirektiv till utredningen om Rikstrafiken tydliggör regeringen sin inställning.

Lösningen finns!

I bifogade PM skisseras ett förslag till lösning. SJ och trafikhuvudmännen är beredda att ta sitt ansvar för förnyelsen av fordonsparken. Statens medverkan inskränker sig till att genom en garantigivning säkerställa bolagets kreditvärdighet. Garantigivningen innebär inte någon budgetbelastning så länge de fordon som införskaffas rullar i trafik.

Mot bakgrund av de direktiv som Rikstrafikutredningen arbetar med kommer en finansieringslösning inte att finnas färdig förrän tidigast en bit in på år 2000. Vi menar att det krävs åtgärder tidigare för att järnvägstrafiken skall kunna utvecklas så som vi alla önskar.

Hemställan

Vi hemställer att regeringen snarast utser en förhandlingsperson som kan föra statens talan i den nu inledda processen med att bilda ett vagnbolag.

Ingemar Karlsson	Karl-Erik Strand	Magnus Persson
Ordförande SLTF	Chef SJ Resedivision	VD Mälardalstrafik AB

PM

Principförslag gällande gemensamt bolag för järnvägsfordon

Bakgrund

Idag är investeringsbehovet av fordon för regional järnvägstrafik mycket omfattande. Såväl trafikhuvudmän som SJ och andra operatörer har ett närmast akut behov av att förnya fordonsparken. Mycket få av aktörerna har i dagsläget möjlighet att finansiera nya fordon på egen hand. En anledning är den mycket långa ekonomiska livslängden för fordonen (ca 30 år) vilket gör det ekonomiska risktagandet stort för den enskilda aktören.

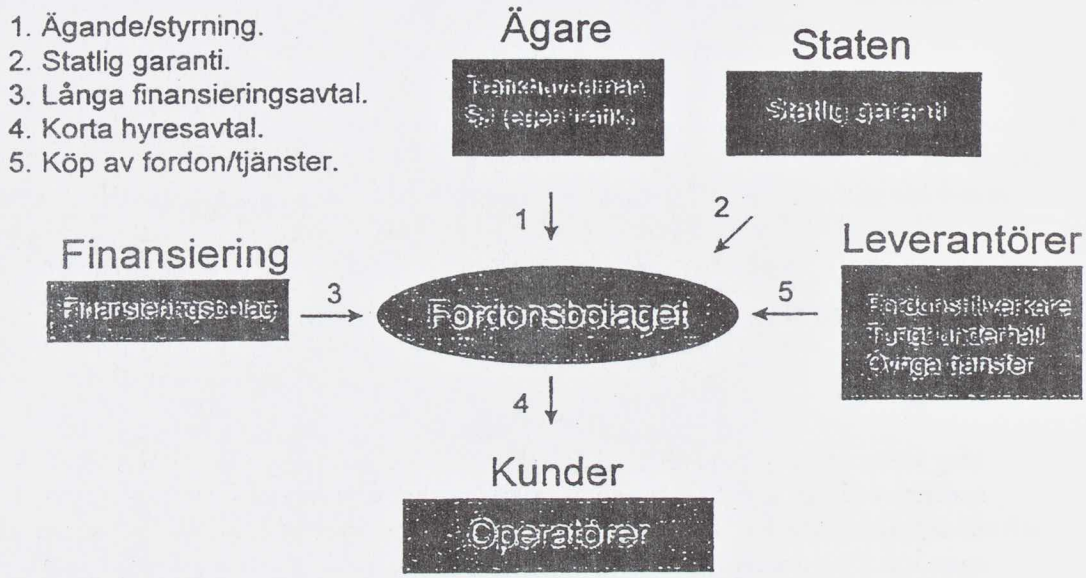
Förutom finansieringsproblemet finns ett behov av att förbättra konkurrensen mellan olika järnvägsoperatörer. En operatör utan tillgång till egna fordon har en mycket svag konkurrenssituation. Samtidigt är det inte ekonomiskt rimligt för en mindre operatör att investera i egna fordon, bland annat med tanke på de relativt korta entreprenadavtalen. Att binda omfattande kapital i nya fordon för ett trettiotal år är inte ekonomiskt rimligt, med tanke på att nya eller löpande avtal kan gå till en annan operatör vid kommande upphandling.

Ett gemensamt fordonsbolag

En realistisk lösning är bildandet av ett gemensamt fordonsbolag med trafikhuvudmännen och SJ som ägare och med en statlig garanti för att underlätta finansieringen av nya fordon och förbättra tillgången till fordon för konkurrerande operatörer. Ett gemensamt bolag kan minimera det ekonomiska risktagandet och minska kostnaderna för fordonen genom samlade upphandlingar och effektivare förvaltning.

De huvudsakliga principerna för ett gemensamt fordonsbolag är följande:

- bolaget ägs av trafikhuvudmännen samt SJ (vad avser dess egentrafik),
- bolaget anskaffar och avyttrar fordon genom långa finansiella leasar,
- staten garanterar en del av restvärdet för de fordon som ingår i bolaget genom en statlig garanti,
- bolagets fordonspark motsvarar de fordon som ingår i de entreprenadavtal för järnvägstrafik respektive egentrafik som ägarna upphandlar respektive trafikerar,
- bolaget hyr ut fordon till de operatörer som erhåller entreprenadavtal resp SJs egentrafik.



Fordonsbolaget blir därmed en "brygga" mellan långa inhyrningsavtal för fordonen och kortare uthyrningsperioder. Fordonsbolaget fungerar dessutom som en gemensam professionell enhet för förvaltning, inköp och finansiering av fordon.

Väsentligt är dessutom att varje delägare åtar sig att bedriva järnvägstrafik i en sådan omfattning att fordonsbolaget garanteras full uthyrning under en (längre) inledande period. Detta kombinerat med att staten samt ägarna svarar för en stor del av restvärdesrisken leder till att risken för en extern finansiär (leasegivaren) är starkt begränsad vilket borgar för en god finansiering.

Flera fördelar med ett samarbete

- Standardisering - minskar inköpskostnader

Ett gemensamt fordonsbolag kan upphandla fordon samlat och med en betydligt större standardisering än vid upphandling hos respektive aktör. Detta ger större tillverkningsserier och lägre kostnader per enhet. Två till tre olika fordonsstyper bör kunna svara mot behovet av fordon inom den regionala tågtrafiken. Även om färg, viss inredning och biljettsystem varierar kan besparingen uppskattas till 10-20 procent jämfört med enskilda, icke-standardiserade upphandlingar

- Specialisering - sänker driftskostnader

Ett gemensamt bolag kan även sänka driftskostnaderna för fordonen. Bland annat minskar kostnaderna för fordonsreserven genom standardiseringen och genom att fordonsreserven innehas gemensamt istället för att varje part har sin egen reservpark. Genom att kompetens

kring finansiering, förvaltning och teknik samlas till ett gemensamt bolag effektiviseras även dessa verksamheter.

- **Riskminimering - minskar finansieringskostnader**

En av de främsta fördelarna med det gemensamma bolaget är att den ekonomiska risken minimeras. Detta inträffar av främst två skäl; dels att staten svarar för en del av risken genom den statliga garantin, dels är osäkerheten kring bolagets framtida sysselsättning och framgång är minimerad.

En enskild operatör kan inte säkra nyttjande av fordonen för längre tid än vad ett entreprenadavtal löper. Fordonsbolaget vet däremot att fordonen kommer att nyttjas för en betydligt längre tid även om operatören ändras.

- **Bättre förutsättningar för konkurrens**

Det gemensamma fordonsbolaget innehar de järnvägsfordon som efterfrågas i upphandlingarna och hyra ut dessa för den tid avtalen löper. Bolaget gör ingen skillnad mellan operatörer utan erbjuder tjänsten konkurrensneutralt. Detta innebär att investeringar i fordon kan undvikas hos operatörerna och att den ofta höga tröskel till marknaden som detta innebär försvinner. In- och utträde på marknaden underlättas vilken gynnar konkurrensen.

Huvudprinciper för fordonsbolaget

Bolagets verksamhet

Bolaget anskaffar järnvägsfordon genom leasing över längre perioder och hyr ut fordonen till operatörerna för kortare perioder. Bolaget ansvarar för tungt underhåll och modernisering av fordonen, tekniskt stöd och uppföljning av drift och underhåll. Vad gäller tungt underhåll och modernisering upphandlas dessa tjänster i konkurrens.

Bolagets verksamhetsområde är således begränsat och ger bolaget en specialistfunktion gällande anskaffning och avyttring av fordon, finansiering och ekonomi, förvaltning och dokumentation av fordon samt teknisk kompetens. I största möjliga utsträckning upphandlas tjänsterna. Bolaget ska dessutom stå fritt från konkurrerande operatörer och kan inte heller själv agera operatör.

Bolagets ägare och avtalsparter

Bolaget ägs av aktörer som driver egen eller upphandlad tågtrafik, d v s trafikhuvudmän, Rikstrafiken och SJ (vad avser egen trafik). Statens roll utvidgas även till att omfatta en statlig garanti för fordonsbolaget.

Ägarnas åtagande innebär huvudsakligen tre punkter:

- varje delägare åtar sig att under en inledande period (7 – 10 år) upphandla/bedriva järnvägstrafik i en sådan omfattning att full uthyrning garanteras för fordonsbolaget.
- varje delägare ställer aktiekapital till bolagets förfogande motsvarande 10 – 20 procent av inköpspriset för det antal fordon som kommer att ingå i delägarens upphandling eller drift av trafik,
- varje ägare svarar för en andel av restvärdet för fordonen.

Bolaget upphandlar järnvägsfordon från leverantörer i konkurrens samt förhandlar fram (upphandlar) den finansiella leasen.

Med hänsyn till att staten garanterar ett visst restvärde och att ägarna garanterar att fordonen blir uthyrda under en längre period samt ytterligare en del av restvärdet, är förutsättningarna för finansieringen gynnsam.

Bolaget sluter avtal med de operatörer som erhåller entreprenadavtal hos trafikhuvudmän gällande uthyrning av fordon. Vad avser SJs egentrafik sluts motsvarande avtal. I hyresavtalen med operatörerna ingår att operatören själv svarar för lättare underhåll medan bolaget står för tungt underhåll.

Några viktiga frågeställningar

Fordonsbolagets tillkomst i den skisserade formen förutsätter en statlig garanti. Det är därmed väsentligt att staten klargör sitt engagemang i ett eventuellt fordonsbolag. Med hänsyn till att flera aktörer har ett högst akut investeringsbehov i nya fordon är det angeläget att statens eventuella åtaganden kan klargöras snarast.

Fordonsbolagets tillkomst kräver en "katalysator" som driver arbetet framåt, förhandlar med inblandade parter och formar bolaget från skiss till verklighet. En organisation för det (eventuella) fortsatta arbetet för utformas.

Dessutom bör formerna för bolaget diskuteras vidare. Adtranz har presenterat ett mycket genomarbetat förslag till fordonsbolag där Adtranz initialt är ägare/delägare i bolaget. Det är väsentligt att statens syn på kopplingen till en enskild tillverkare klargörs.

Fordonsbolagets verksamhet måste vara förenlig med lagen om offentlig upphandling. Det måste klargöras i vilka skeden offentliga upphandlingar ska ske samt vilka varianter som kan uppstå beroende på ägarstruktur, operatörernas roll, etc.

Bilaga 3

1999-05-05

Hans Sandebring

Utredningen om fordonsförsörjningen på järnvägsområdet

I en skrivelse till regeringen daterad 1998-10-12 framför Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Mälardalstrafik AB samt SJ resedivision problemen med den framtida fordonsförsörjningen för regional tågtrafik. I skrivelsen framför vi även vikten av ett statligt engagemang för den framtida fordonsförsörjningen.

SLTF önskar genom denna skrivelse komplettera argumenten och anledningen till att vi finner ett statligt engagemang av väsentlig vikt.

Finansiering av fordon

En av de anledningarna som vi framförde i hemställan till staten är svårigheten för enskilda trafikhuvudmän att finansiera köp av nya fordon. Sedan hemställan översändes har bl a SJ och SL påbörjat upphandlingar. Vi vill dock understryka att finansieringen ännu inte är klar. Givetvis räknar man med en lösning. Hur finansieringen ska lösas är dock öppet och bl a beroende av vilket ställningstagande staten tar om ett eventuellt engagemang.

En lösning utan statligt engagemang

Ett vagnbolag utan statligt engagemang är i teorin möjligt. Det vagnbolag som Adtranz bildat, Transitio, är redan en realitet. Trafikhuvudmännen anser dock att ett vagnbolag bör vara helt fristående från operatörer (eventuellt med undantag för SJs egentrafik) och leverantörer. För att ett sådant ska komma till stånd krävs ett aktivt arbete från trafikhuvudmännens sida.

Ett vagnbolag med trafikhuvudmännen som enda ägare kan mycket väl erhålla goda finansieringslösningar. Det är inte helt givet att alla finansieringsbolag kräver ett statligt engagemang för att kunna erbjuda vagnbolaget goda leasingavtal.

Det frågetecken som då kvarstår är huruvida ett av trafikhuvudmännen ägt vagnbolag överhuvudtaget kommer till stånd utan ett aktivt engagemang från statens sida. De alternativ som staten har att ta ställning till är inte om ett vagnbolag ska bildas med eller utan statligt engagemang utan om ett vagnbolag med statligt engagemang bör bildas eller om varje trafikhuvudman, i likhet med idag, bör upphandla och äga fordonen enskilt.

R:\VVG-GRP\Sandebr.doc

Svenska Lokaltrafikföreningen
SLTF Service AB *Postadress* Box 1108, 111 81 Stockholm *Besöksadress* Klarabergsviadukten 70, C8
Tel 08-788 08 60 *Fax* 08-788 08 78 *e-mail* sltf@sltf.se *Org.nr* 556412-2983

Staten styr flera förutsättningar för regional järnvägstrafik

I princip all regional järnvägstrafik i trafikhuvudmännens regi upphandlas i dag i konkurrens. För att uppnå en reell konkurrens i upphandlingarna är det väsentligt att trafikhuvudmännen kan tillhandahålla fordon för den upphandlade trafiken. Idag har i princip endast operatören SJ med sin storlek möjlighet att klara de investeringar som fordon innebär. Normala avtalslängder för upphandlad tågtrafik gör det inte möjligt för mindre operatörer att investera i regionaltåg med livslängder på mellan 20-30 år.

Trafikhuvudmännen har däremot möjligheten att fatta långsiktiga beslut om tågtrafik. Även om operatören ändras över tiden finns ett långsiktigt behov av fordon vilket gör investeringen rimlig för trafikhuvudmannen.

Förutsättningar för regional järnvägstrafik styrs dock inte endast av trafikhuvudmannen. De ekonomiska och politiska förutsättningarna styrs även av beslut på statlig nivå. En rad beslut från regering och riksdag kan påverka möjligheterna för den regionala tågtrafiken:

- banavgifter och annan beskattning,
- infrastrukturinvesteringar och statsbidrag,
- avregleringar och ägandet av SJ,
- andra transportpolitiska beslut.

Om trafikhuvudmännen ska kunna ta den ekonomiska risk och det långsiktiga beslut som nya fordon kräver är det väsentligt att de spelregler som staten styr inte väsentligt förändras. Ett statligt engagemang minskar upplevda risken och faktiska risken samt visar dessutom ett engagemang från statens sida inom ett område som i högsta grad är politiskt.

En hög kreditvärdighet ger lägre finansieringskostnader

Den exakta betydelsen av en statligt engagemang för finansieringskostnaderna är inte helt klarlagd. Vid SLTFs kontakter med Adtranz har det dock framkommit att dessa vid bildandet av Transitio kunnat konstatera att kreditvärdigheten definitivt blir högre med en statlig garanti. Det exakta värdet av denna ökade kreditvärdighet är dock svår att kvantifiera i kronor.

Statens engagemang ger ett mervärde och kan kopplas till motprestationer

Det finns flera fördelar med ett vagnbolag även utan ett statligt engagemang. Mot den bakgrund som ovan beskrivits upplevs dock statens engagemang som högst väsentligt. Det ger ett finansiellt mervärde och visar även på att staten är angelägen om en fortsatt satsning på järnvägstrafiken. Ett statligt engagemang kan dessutom kopplas till motprestationer om t ex standardisering av fordonen.

Om ett vagnbolag inte kommer till stånd,,,,,,

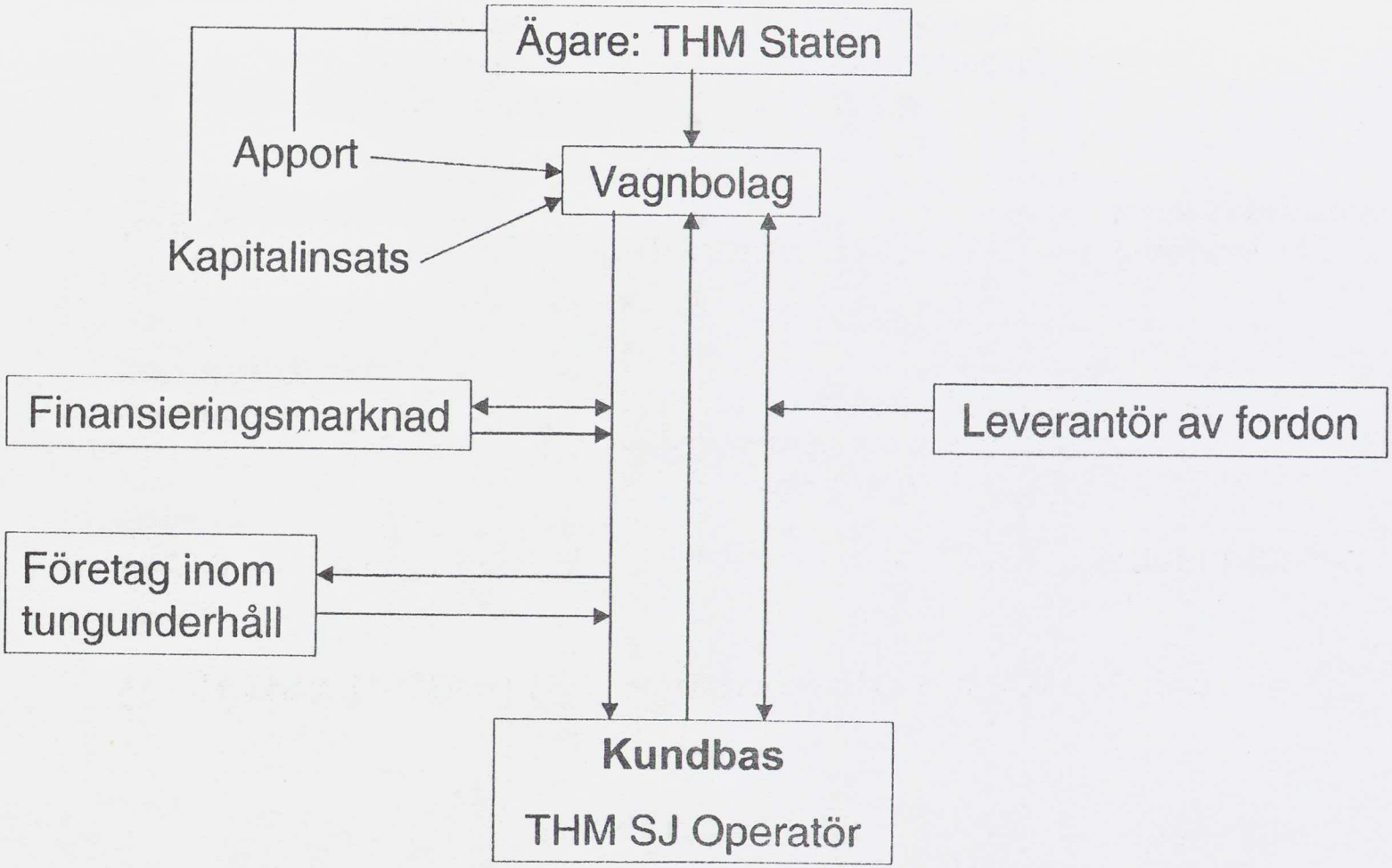
Om ett vagnbolag inte kommer till stånd kommer framtida och befintliga fordon att upphandlas, ägas och förvaltas av varje enskild trafikhuvudman. Detta innebär att en angelägen standardisering av fordonen inte kommer till stånd och att de kostnadseffektiviseringar som kan förväntas i en gemensam lösning inte uppnås.

Med vänlig hälsning
SVENSKA LOKALTRAFIKFÖRENINGEN

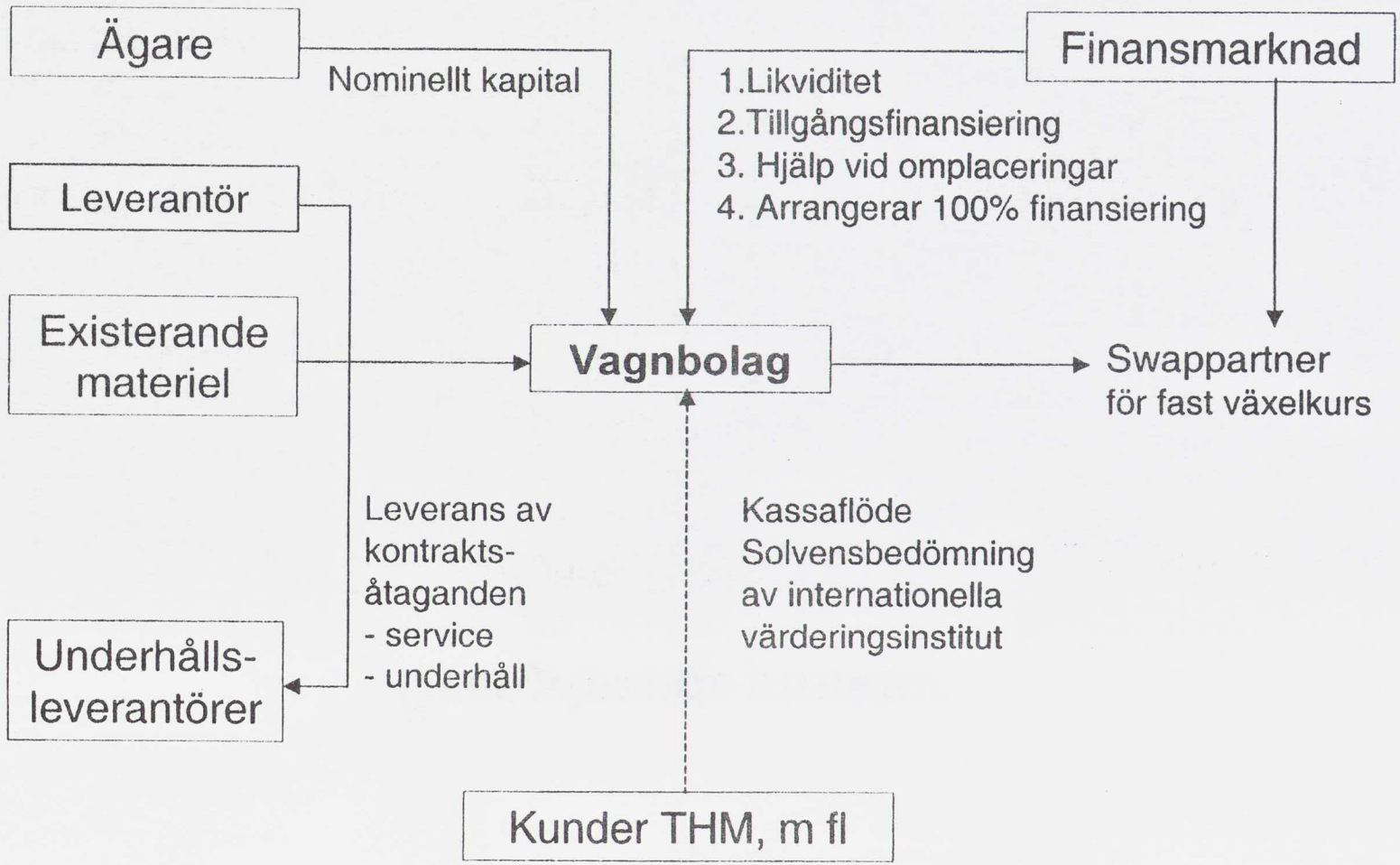
Fordon inom THM trafiken.

THM	Tågtyp	Antal	Bokf.v.	Komentarer
Västtrafik	X11	21		
	X14	2		
	X12	2		
	Y1	5	175.5	
Värmlandst.	Y1	1		
	Loktåg	1		
Upplandst.	X12	3		Hyr av SJ.
Skånet.	X11	10	143.0	
	Y1	2		
	X11	16		Leasing.
	Y2	8		Leasing
Östgötat.	X14	9		Leasehold.
	X12	1	28.0	
	X12	1		Hyr från SJ.
	Y1	11	8.3	
	Y2	5		
X - trafik	X10	2		Leasing
Blekinget.	IC3	7	104.5	
Dalat.	Y1	3		
	YF	1	0.6	
Summa		**114**		
SL	X1	94.0	13.4	
	X10	39	264.3	
	X10	12		Leasing
TOTALT		**259**	**737.6**	

Övergripande struktur



Generisk modell för finansiering - Vagnbolag



KUNGL. BIBL.
1999 -07- 30
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1999

Kronologisk förteckning

1. Nya förmånsrättsregler + Bilagor. Ju.
2. Steriliseringsfrågan i Sverige 1935-1975. Ekonomisk ersättning. S.
3. Yrkesfiskets konkurrenssituation. Jo.
4. God sed i forskningen. U.
5. Effektiva värme- och miljölösningar. N.
6. Effektivare Totalförsvarsstöd i Östersjöområdet. Fö.
7. Märk väl! Fi.
8. Invandrarskap och medborgarskap. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
9. Att slakta ett får i Guds namn. Om religionsfrihet och demokrati. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
10. Rasism, nynazism och främlingskap. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
11. Bör demokratin avnationaliseras? Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
12. Elektronisk demokrati. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
13. Etik och demokratisk statskonst. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
14. Den framtida kommersiella lokalradion. Ku.
15. Nytt system för prövning av hyres- och arrendemål. Ju.
16. Ökad rättssäkerhet i asylärenden. UD.
17. Garantipension och Bosättningstillägg för personer födda år 1937 eller tidigare. S.
18. Frågor till det industriella samhället. Ku.
19. Artikel 7 i EG:s varumärkesdirektiv. Ändringar i varumärkeslagen. Ju.
20. Sverige och judarnas tillgångar. UD.
21. Lindqvists nia – nio vägar att utveckla bemötandet av personer med funktionshinder. S.
22. Den skyddade provinsen. En essä om demokratins värde och värdighet. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
23. Utveckling av mänskliga resurser i arbetslivet. Förslag till inriktning av nya mål 3 inom EG:s strukturfonder. N.
24. EG:s strukturstöd. Ny organisation för de geografiskt avgränsade strukturfondsprogrammen. N.
25. Samerna – ett ursprungsfolk i Sverige.
26. Införsel av beskattade varor. Fi.
27. Delta – Utredningen om deltidsarbete, tillfälliga jobb och arbetslöshetsersättningen. N.
28. Kontantmetod för småföretagare. Fi.
29. Internationell konflikthantering – att förbereda sig tillsammans. Fö.
30. Yttrandefriheten och konkurrensen – Förslag till mediekoncentrationslag. m. m. Ku.
31. Tillsyn över advokater m. m. Ju.
32. Utvecklingssamarbete på rättsområdet. Ju.
33. Bo tryggt – Betala rätt. Särskilda boendeformer för äldre samt avgifter för äldre- och handikappomsorg. S.
34. Svenskt medborgarskap. Ku.
35. Fastighetsmäklarnämnden – effektivare tillsyn. Fi.
36. Likvidation av aktiebolag. Ju.
37. Underrättelsetjänsten – en översyn. Fö.
38. Följdleveranser i samband med export av krigsmateriel. UD.
39. Vuxenutbildning för alla? Andra året med Kunskapslyftet. U.
40. Demokratin i den offentliga sektorns förändring. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
41. Bevara dokumentärfilmens kulturarv. Åtgärdsförslag samt förslag till ett centrum för dokumentärfilm och en filmvårdscentral. Ku.
42. Ny luftfartslag. N.
43. Oberoende, ägande och tillsyn i revisionsverksamhet. Ju.
44. Öppen elmarknad. N.
45. Slutförvaring av kärnavfall. Kommunerna och platsvalsprocessen. M.
46. Ökade socialbidrag. En studie om inkomster och socialbidrag åren 1990 till 1996. S.
47. Mervärdesskatt – Frivillig skattskyldighet. Fi.
48. Lära av Estonia. Den andra delrapporten och slutredovisning. N.
49. Invandrare som företagare. Ku.
50. Skyddsjakt på varg. M.
51. Smittskydd, samhälle och individ. Del A+B. S.
52. Inkomstprövning av bostadstillägg till pensionärer. S.
53. Ekonomisk brottslighet och sekretess. Ju.
54. En ny tullag. Fi.
55. Konvergens och förändring. Samordning av lagstiftningen för medie- och telesektorerna. Ku.
56. Globaliseringen och demokratin. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
57. Rikstrafiken – En ny myndighet. N.
58. Löser juridiken demokratins problem? Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
59. Begränsad fastighetsskatt. Fi.
60. Kundvänligare taxi. N.
61. Brottsförebyggande arbete i landets kommuner. Ju.
62. Bilen, miljön och säkerheten. Fi.
63. Att lära och leda – En lärarutbildning för samverkan och utveckling. U.
64. Representativ demokrati. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.

Statens offentliga utredningar 1999

Kronologisk förteckning

65. Barnombudsmannen – företrädare för barn och ungdomar. S.
66. God vård på lika villkor? – om statens styrning av hälso- och sjukvården + 2 bilagor. S.
67. KÄRNAVFALL – metod – plats – miljökonsekvens. KASAMs yttrande över SKBs FUD-program 98. M.
68. Brandkatastrofen i Göteborg. Drabbade Medier Myndigheter. Ku.
69. Individen och arbetslivet. Perspektiv på det samtida arbetslivet kring sekelskiftet 2000. N.
70. Genteknikнämnden. U.
71. Oseriösa bostadsförmedlare. S.
72. Boendesociala effekter av konkurser och rekonstruktioner – bostadsrättsföreningar och egnahem. S.
73. Handikappombudsmannens framtida förutsättningar och arbetsuppgifter. S.
74. Demokratin och det gemensamma bästa. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
75. Rätt plats för vindkraften. Del 1 och Del 2. M.
76. Maktdelning. Forskarvolym I. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
77. Demokratiteori och medborgarskap. Forskarvolym II. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
78. Jordbruk och miljönytta – nytt miljöprogram för jordbruket. Jo.
79. Källskatt på utdelning och royalty till begränsat skattskyldiga. Fi.
80. Demokratiopinioner. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
81. Förhandlingsersättning till hyresgästorganisation. Ju.
82. Vårdslös kreditgivning samt sekretess i banker m.m. Fi.
83. Globaliseing. Forskarvolym IX. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
84. Civilsamhället. Forskarvolym VIII. Demokratiutredningens skriftserie. Ju.
85. Bredband för tillväxt i hela landet. Närings-, regional- och välfärdspolitiska aspekter på IT-infrastukturen. N.
86. PC:n är död – länge leve PC:n! Nya möjligheter för Sverige. En rapport från hearingen "Efter PC:n" anordnad av IT-kommissionen juni 1999. N.
87. Vagnbolag för järnvägen. N.

Statens offentliga utredningar 1999

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Nya förmånsrättsregler + Bilagor. [1]
Invandrarskap och medborgarskap. Demokratiutredningens skriftserie. [8]
Att slakta ett får i Guds namn. Om religionsfrihet och demokrati. Demokratiutredningens skriftserie. [9]
Rasism, nynazism och främlingskap. Demokratiutredningens skriftserie. [10]
Bör demokratin avnationaliseras? Demokratiutredningens skiftserie. [11]
Elektronisk demokrati. Demokratiutredningens skriftserie. [12]
Etik och demokratisk statskonst. Demokratiutredningens skriftserie. [13]
Nytt system för prövning av hyres- och arrendemål. [15]
Artikel 7 i EG:s varumärkesdirektiv. Ändringar i varumärkeslagen. [19]
Den skyddade provinsen. En essä om demokratins värde och värdighet. Demokratiutredningens skriftserie [22]
Tillsyn över advokater m. m. [31]
Utvecklingssamarbete på rättsområdet. [32]
Likvidation av aktiebolag. [36]
Demokratin i den offentliga sektorns förändring. Demokratiutredningens skriftserie. [40]
Oberoende, ägande och tillsyn i revisionsverksamhet. [43]
Ekonomisk brottslighet och sekretess. [53]
Globaliseringen och demokratin. Demokratiutredningens skriftserie. [56]
Löser juridiken demokratins problem? Demokratiutredningens skriftserie. [58]
Brottsförebyggande arbete i landets kommuner. [61]
Representativ demokrati. Demokratiutredningens skriftserie. [64]
Demokratin och det gemensamma bästa. Demokratiutredningens skriftserie. [74]
Maktdelning. Forskarvolym I. Demokratiutredningens skriftserie. [76]
Demokratiteori och medborgarskap. Forskarvolym II. Demokratiutredningens skriftserie. [77]
Demokratiopinioner. Demokratiutredningens skriftserie. [80]
Förhandlingsersättning till hyresgästorganisation. [81]
Globalisering. Forskarvolym IX. Demokratiutredningens skriftserie. [83]
Civilsamhället. Forskarvolym VIII. Demokratiutredningens skrifserie. [84]

Utrikesdepartementet

Ökad rättssäkerhet i asylärenden. [16]
Sverige och judarnas tillgångar. [20]
Följdleveranser i samband med export av krigsmateriel. [38]

Försvarsdepartementet

Effektivare Totalförsvarsstöd i Östersjöområdet. [6]
Internationell konflikthantering – att för bereda sig tillsammans. [29]
Underrättelsetjänsten – en översyn. [37]

Socialdepartementet

Steriliseringsfrågan i Sverige 1935-1975. Ekonomisk ersättning. [2]
Garantipension och Bosättningstillägg för personer födda år 1937 eller tidigare. [17]
Lindqvists nia – nio vägar att utveckla bemötandet av personer med funktionshinder. [21]
Bo tryggt – Betala rätt. Särskilda boendeformer för äldre samt avgifter för äldre- och handikappomsorg. [33]
Ökade socialbidrag. En studie om inkomster och socialbidrag åren 1990 till 1996. [46]
Smittskydd, samhälle och individ. Del A+B. [51]
Inkomstprövning av bostadstillägg till pensionärer. [52]
Barnombudsmannen – företrädare för barn och ungdomar.[65]
God vård på lika villkor? – om statens styrning av hälso- och sjukvården + 2 bilagor. [66]
Oseriösa bostadsförmedlare. [71]
Boendesociala effekter av konkurser och rekonstruktioner – bostadsrättsföreningar och egnahem. [72]
Handikappombudsmannens framtida förutsättningar och arbetsuppgifter. [73]

Finansdepartementet

Märk väl! [7]
Införsel av beskattade varor. [26]
Kontantmetod för småföretagare. [28]
Fastighetsmäklarnämnden – effektivare tillsyn. [35]
Mervärdesskatt – Frivillig skattskyldighet. [47]
En ny tullag. [54]
Begränsad fastighetsskatt. [59]
Bilen, miljön och säkerheten. [62]
Källskatt på utdelning och royalty till begränsat skattskyldiga. [79]
Vårdslös kreditgivning samt sekretess i banker m.m. [82]

Statens offentliga utredningar 1999

Systematisk förteckning

Utbildningsdepartementet

God sed i forskningen. [4]
Vuxenutbildning för alla? Andra året med Kunskapslyftet. [39]
Att lära och leda – En lärarutbildning för samverkan och utveckling. [63]
Gentekniknämnden. [70]

Jordbruksdepartementet

Yrkesfiskets konkurrenssituation. [3]
Samerna – ett ursprungsfolk i Sverige. [25]
Jordbruk och miljönytta – nytt miljöprogram för jordbruket. [78]

Kulturdepartementet

Den framtida kommersiella lokalradion. [14]
Frågor till det industriella samhället. [18]
Yttrandefriheten och konkurrensen – Förslag till mediekoncentrationslag m. m. [30]
Svenskt medborgarskap. [34]
Bevara dokumentärfilmens kulturarv. Åtgärdsförslag samt förslag till ett centrum för dokumentärfilm och en filmvårdscentral. [41]
Invandrare som företagare. [49]
Konvergens och förändring. Samordning av lagstiftningen för medie- och telesektorerna. [55]
Brandkarastrofen i Göteborg.
Drabbade Medier Myndigheter. [68]

Näringsdepartementet

Effektiva värme- och miljölösningar. [5]
Utveckling av mänskliga resurser i arbetslivet.
Förslag till inriktning av nya mål 3 inom EG:s strukturfonder. [23]
EG:s strukturstöd. Ny organisation för de geografiskt avgränsade strukturfondsprogrammen. [24]
Delta – Utredningen om deltidsarbete, tillfälliga jobb och arbetslöshetsersättningen. [27]
Ny luftfartslag. [42]
Öppen elmarknad. [44]
Lära av Estonia. Den andra delrapporten och slutredovisning. [48]
Rikstrafiken – En ny myndighet. [57]
Kundvänligare taxi. [60]
Individen och arbetslivet. Perspektiv på det samtida arbetslivet kring sekelskiftet 2000. [69]
Bredband för tillväxt i hela landet. Närings-, regional- och välfärdspolitiska aspekter på IT-infrastrukturen. [85]
PC:n är död – länge leve PC:n! Nya möjligheter för Sverige. En rapport från hearingen "Efter PC:n" anordnad av IT-kommissionen juni 1999.[86]
Vagnbolag för järnvägen. [87]

Miljödepartementet

Slutförvaring av kärnavfall. Kommunerna och platsvalsprocessen. [45]
Skyddsjakt på varg. [50]
KÄRNAVFALL – metod – plats – miljökonsekvens. KASAMs yttrande över SKBs FUD-program 98. [67]
Rätt plats för vindkraften. Del 1 och Del 2. [75]

fakta info direkt

Tel 08-587 671 00. Fax 08-587 671 71.
Box 6430. 113 82 Stockholm.
order@faktainfo.se www.faktainfo.se

ISBN 91-7610-888-0
ISSN 0375-250X