

Nr 226.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bemyndigande för Kungl. Maj:t att tillerkänna Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag rätt till viss malmbrytning utöver i gällande malmavtal medgivna kvantiteter, m. m.; given Stockholms slott den 26 oktober 1951.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 oktober 1951.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld.

1927 års malmavtal reglerar de olika rättsliga och ekonomiska förhållanden, som bero av samgåendet mellan staten och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund (TGO) i fråga om utnyttjandet av de norrbottniska malmfälten. I § 3 av detta avtal stadgas att Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) är berättigat att från gruvfälten Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara för varje bokslutsår bortfrakta sammanlagt högst 9 milj. ton järnmalm, dock att den sålunda fastställda årskvantiteten kan överskridas med intill 10 procent under iakttagande av att de under en period av tre på

varandra följande bokslutsår bortfraktade kvantiteterna icke må sammanlagt överstiga 27 milj. ton. Enligt samma avtal har TGO förbundit sig att begränsa exporten av malm från de Grängesbergs gruvaktiebolag tillhöriga gruvorna i Grängesberg, så att densamma ej överstiger en miljon ton årligen.

Emellertid ha statsmakterna genom upprepade beslut (se prop. nr 141/1948 och 229/1950 samt r. skr. nr 164/1948 och 289/1950) medgivit LKAB att för tiden från och med bokslutsåret 1948/49 till och med bokslutsåret 1952/53 årligen bortfrakta en malmkvantitet om 11 milj. ton. I samband härmed har TGO fått rätt att öka exporten från de Grängesbergs gruvaktiebolag tillhöriga gruvorna till 1,2 milj. ton under ett vart av åren 1949—1953. Då jag år 1950 för Kungl. Maj:t anmälde frågan om medgivande av utvidgad brytningsrätt, anförde jag till statsrådsprotokollet den 31 mars 1950, att enligt vad under hand meddelats från LKAB:s sida de av Kungl. Maj:t i enlighet med riksdagens förenämnda bemyndigande lämnade medgivandena icke kunnat till fullo utnyttjas av LKAB eller ens till någon del av TGO.

Sedan jag redogjort för de omständigheter, som lagt hinder i vägen för den tidigare medgivna brytningsrättens fulla utnyttjande, framhöll jag vidare att i dåvarande läge syntes angeläget att alla möjligheter att tillföra landet utländska valutor tillvaratoges samt att det icke vore uteslutet att LKAB och TGO under de närmaste åren skulle kunna exportera malmkvantiteter, som överstege vad bolagen enligt gällande malmavtal hade rätt att bortfrakta från malmfälten. Jag förordade därför medgivande till den nyssnämnda utökningen av brytningsrätten för bokslutsåren 1950/51—1952/53 samt framhöll slutligen att det förordade medgivandet ej hade något inflytande på sättet för regleringen av statens och bolagets ekonomiska mellanhavanden.

Förhoppningarna om möjligheterna att utöka malmbrytningen ha infriats, och i propositionen 183/1951 begärde Kungl. Maj:t bemyndigande medgiva LKAB rätt att under bokslutsåret 1950/51 bortfrakta en malmkvantitet av högst 12 milj. ton.

När jag hemställde om nämnda propositions avlåtande, anförde jag till statsrådsprotokollet den 16 mars 1951 bl. a.

Enligt vad jag under hand erfarit från LKAB:s sida är det icke uteslutet att bolaget under de närmaste åren skulle kunna bryta en större kvantitet malm än vad vid anmälan av fjolårets proposition i ämnet ansågs sannolikt. Det lär sålunda redan under innevarande bokslutsår föreligga vissa möjligheter för att en brytning av en malmkvantitet av 11,5 å 12 miljoner ton skall komma till stånd. Då avsättningsmöjligheterna för järnmalm äro synnerligen goda och jag anser angeläget att alla möjligheter att tillföra landet utländska valutor tillvaratagas, vill jag förorda att LKAB under bokslutsåret 1950/51 berättigas bortfrakta en malmkvantitet av högst 12 miljoner ton.

De hittills lämnade medgivandena till utökad brytning ha avsett kvantiteter, vilka kunnat produceras med anlitage av den tillgängliga produktionsapparaten och som kunnat bortfraktas med nuvarande transportanordningar, låt vara att man därvid nödgats hårt belasta både brytningskapaciteten vid gruvorna och malmbanans transportförmåga.

De senaste årens handelspolitiska erfarenheter giva vid handen att världsmarknadens behov av svensk järnmalm avsevärt stigit. Det vill synas som om efterfrågan på LKAB:s produkter skulle komma att även på lång sikt ligga på en högre nivå än tidigare. Med hänsyn till malmexportens betydelse för vår samhällsekonomi inte bara i dagens läge utan också i framtiden, har jag därför funnit att frågan om en mera varaktig höjning av malmbrytningen vid de norrbottniska gruvfälten bör upptagas till övervägande och att detta bör ske utan dröjsmål.

Vid de överläggningar i saken som ägt rum mellan mig och LKAB:s verkställande direktör har denne meddelat att företagna undersökningar givit vid handen att en utökning av brytningen till åtminstone 15 milj. ton vore möjlig. Enighet har rått därom att, som fallet varit vid tidigare medgivanden, ett tillstånd till ytterligare utökad brytning icke borde få öva något inflytande på sättet för regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan staten, å ena, samt TGO eller LKAB, å andra sidan. En så avsevärt utökad brytning, som här ställts i fråga, kräver emellertid betydande kapitalinvesteringar såväl av LKAB för utbyggande av anläggningarna som av Statens Järnvägar för höjande av malmbanans transportförmåga. Detta har föranlett vissa spörsmål huru man på lämpligaste sätt skall uppnå att principerna för 1927 års avtal lämnas orubbade.

Vad först angå de med en utbyggnad av riksgränsbanan förbundna spörsmålen vill jag erinra om att § 13 i 1927 års malmavtal ger LKAB rätt att mot vissa fraktavgifter, vilka varit föremål för senare justeringar, bortfrakta malm från Kiirunavaara, Gellivare och Luossavaara gruvfält till Riksgränsen och Svartön. Det åligger därvid LKAB att — för den händelse de erlagda fraktavgifterna icke skulle förslå till gäldandet av SJ:s kostnader för järnvägsdriften jämte förräntning av det i banan nedlagda kapitalet samt erforderliga avskrivningar — till SJ utbetala frakttillägg. Bestämmelserna här om återfinnas i avtalets § 14, som stadgar bl. a. följande.

Därest sammanlagda inkomsten av järnvägen Svartön-Riksgränsen med bibanor till Malmberget och Koskullskulle under något år från och med den 1 januari 1927 räknat skulle understiga kostnaden för järnvägens drift och underhåll, däri inräknad avsättning till förnyelsefond, jämte ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för järnvägen, innefattande jämväl alla statens upplags-, lossnings- och lastningsanordningar å Svartön, skall LKAB erlagga ett frakttillägg motsvarande underskottet.

Avsättning till förnyelsefond skall ske enligt för Statens Järnvägar för vederbörande år fastställda grunder. Fonden skall bokföras särskilt för järnvägen i fråga, och de till densamma avsatta medlen må endast användas till underhåll och ersättning vid samma järnväg.

Räntan å anläggningskostnaden skall under tiden 1927—1937 beräknas efter fem procent, därest den av bolaget under respektive år bortfraktade malmkvantiteten icke överstigit fem miljoner ton, och i annat fall efter fem procent jämte $\frac{1}{20}$ procent däröver för varje påbörjat hundratusental ton av bolaget fraktad malm över fem miljoner ton. Från och med den 1 januari 1938 beräknas räntan med utgående från sex i stället för fem procent vid en bortfraktad malmkvantitet av högst fem miljoner ton, men i övrigt på nyss angivet sätt.

Har bolagets utskeppning över Narvik och Luleå till följd av krig eller blockad under något år icke uppgått till 5 000 000 ton, skall bolagets skyldighet att utgiva frakttillägg inskränkas till att avse så stor del av tillägget, som svarar mot förhållandet mellan den verkliga utskeppade kvantiteten och 8 000 000 ton.

Oavsett vad sålunda stadgats, skall LKAB dock icke vara skyldigt vidkännas frakttillägg, därest under fem på varandra följande år, räknade i perioder, varav den första utgöres av åren 1927—1931, de sammanlagda kostnads- och räntebeloppen icke överstigit den sammanlagda inkomsten. I och för tillämpning av denna bestämmelse skall iakttagas *dels* att bolaget icke skall vara skyldigt gälda på ett år enligt härovan angivna grunder belöpande frakttillägg, i den mån detsamma motsvaras av belopp, varmed inkomsten under det eller de föregående åren i femårsperioden överskjutit summan av kostnaderna och den beräknade räntan för samma år, *dels ock* att Statens Järnvägar skola till bolaget återbetala erhållet frakttillägg, i den mån detsamma motsvaras av under något efterföljande år av femårsperioden uppkommet dylikt överskott.

Som jag redan anfört, kräver den ifrågasatta utökningen av malmbanans kapacitet en betydande investering. Verkställande direktören i bolaget har framhållit att detta skulle medföra att LKAB enligt de nyss återgivna reglerna finge svara för förräntning och avskrivning av ett väsentligt högre belopp än som tidigare kunnat ifrågakomma. Vidare skulle, därest annat ej bestämdes, LKAB vid en bortfraktad kvantitet av 15 milj. ton få att förränta hela det i SJ:s anläggningar för malmbanan nedlagda kapitalet med ej mindre än 11 procent. Det syntes därför enligt hans mening riktigast att LKAB:s fraktgaranti icke utsträcktes att gälla den nu ifrågasatta utökningen av SJ:s transportapparat samt att förräntningen av det utav SJ hittills nedlagda kapitalet begränsades till den i 1927 års avtal beräknade högsta räntesatsen av 8 procent. I gengäld skulle LKAB icke äga tillgodoräkna sig sådana överskott å malmbanan som vore att hänföra till den ökade malmtransporten. Genom att på detta sätt begränsa fraktgarantien till dess i 1927 års avtal förutsatta nivå skulle man jämväl uppnå att lösesumman vid en eventuell statsinlösen av TGO:s aktier i LKAB icke komme att påverkas av de nu aktuella investeringarna i malmbanan.

Med hänsyn till den av mig hävdade principen att en utvidgad brytning icke borde rubba parternas inbördes rättsförhållande enligt 1927 års avtal har jag icke ansett mig kunna biträda bolagets önskemål att fraktgarantien icke skulle omfatta även den nu ifrågasatta utökningen av SJ:s trafikkapacitet. Däremot synes det mig skäligen att förräntning icke sker med högre procenttal än det som svarar mot den nuvarande högsta brytningskapaciteten av ca 11 milj. ton, d. v. s. 9 procent och som hittills lämnats utan erinran av bolaget, samt att av nyinvesteringarna i malmbanan föranledda förändringar i fråga om LKAB:s garantiförpliktelse icke skola tillåtas inverka på lösesummans beräkning.

LKAB:s verkställande direktör har förklarat att han i känslan av den samhällsekonomiska vikten av den ifrågasatta produktionsökningen icke ville genom fortsatta överläggningar äventyra frågans upptagande vid höst-

riksdagen och därigenom försena de förberedande arbetenas igångsättande. Han har emellertid framhållit att han med hänsyn till de avsevärt förhöjda garantibelopp som bolaget i händelse av en nedgång i konjunkturerna kunde få vidkännas gentemot SJ och med tanke på de betydande nyinvesteringar som bolaget samtidigt för egen del skulle ikläda sig funne LKAB böra av tillgängliga vinstmedel under innevarande och kommande år avsätta en fraktgarantifond av intill 20 milj. kronor.

Jag finner bolagsledningens önskan att på detta sätt säkra företagets likviditet i händelse av vikande konjukturer icke böra föranleda någon erinran från min sida. Eftersom det enligt § 4 i 1932 års malmavtal beror på medgivande av staten såsom preferensaktieägare icke blott om dylik fondering skall få äga rum utan även om sålunda fonderade vinstmedel få tagas i anspråk, läser inga ytterligare uttalanden i saken nu behöva göras än att medgivanden till ianspråktagande av en dylik fraktgarantifond böra lämnas allenast för täckande av sådan ökning av utgående frakttillägg som är att hänföra till den nu ifrågasatta nyinvesteringen i SJ. Jag vill erinra om att enligt § 6 i nyssnämnda avtal den till grund för beräkandet av lösesumman liggande medelnettovinsten per ton malm icke skall anses ökad, därest på detta sätt fonderade vinstmedel tagas i anspråk för det angivna ändamålet.

När medgivanden till en utvidgad brytning tidigare meddelats, ha dessa varit begränsade till en tid av högst tre år. Anledningen härtill har varit att söka i det av mig redan berörda förhållandet att dessa produktionsökningar, vilka betraktats som mera tillfälliga åtgärder, ha kunnat ske utan särskilda kapitalinvesteringar. Såsom jag antytt är den nu ifrågasatta produktionsökningen av annat slag. I en till mig avlåten skrivelse den 13 oktober 1951 har bolagets verkställande direktör upplyst att de erforderliga investeringarna huvudsakligen avse varaktiga anläggningar av utomordenligt kostnadskrävande natur såsom schakt med tillhörande uppfodringsanordningar, krossverk, sovringsverk och andra gruvbyggnader samt bostäder. I skrivelsen betonades att utbyggandet av kapaciteten med allt vad detta komme att innebära av dyrbara investeringar och ökat arbetskraftsbehov följaktligen av bolagsledningen måste betraktas som en åtgärd på lång sikt med syfte att varaktigt öka malmbrytningen till en efter den nya produktionskapaciteten avpassad nivå. Från LKAB:s sida måste därför förutsättas att den planerade produktionsökningen även av statsmakterna betraktades på samma sätt.

För egen del finner jag dessa synpunkter beaktansvärda. Emellertid anser jag mig icke kunna tillstyrka att ett medgivande till ökad brytning nu lämnas för längre tid än till den 1 oktober 1957 eller till den tidpunkt, då statsinlösen av TGO:s aktier i LKAB nästa gång kan äga rum. Skulle statsinlösen då ske, är det för TGO utan betydelse vilka bestämmelser som därefter komma att gälla för brytningen. Skulle däremot någon statsinlösen icke komma till stånd, läser det ligga i båda kontrahenternas intresse att produktionskapaciteten utnyttjas så långt konjunkturerna föranleda.

LKAB:s verkställande direktör har under hänvisning till den överensstämmelse i uppfattningen beträffande själva sakfrågan, som syntes föreligga mellan oss, förklarat sig avstå från att påyrka någon formlig utfästelse beträffande brytningens omfattning för tiden efter den 30 september 1957.

Ett för den sålunda angivna tiden bestämt medgivande för LKAB att öka sin malmbrytning bör föranleda en utsträckning av den intill utgången av år 1953 gällande brytningsrätten för TGO att avse tiden intill utgången av år 1957.

Under återopande av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar
dels medgiva Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund rätt att intill utgången av år 1957 bortfrakta malmkvantiteter, beräknade efter högst 15 miljoner ton respektive högst 1,2 miljoner ton per år,

dels träffa avtal med Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag om begränsning av den i 14 § 1927 års malmavtal omfördä röntan å anläggningskostnaden till 9 procent,

dels ock träffa överenskommelse med bolagen om tillämpningen av de riktlinjer i övrigt som i det föregående angivits för reglering av de ekonomiska mellanhavandena mellan staten och bolagen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
Nils Fjellander.