

Nr 155.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss ändring i 1927 års malmavtal mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan; given Stockholms slott den 26 februari 1937.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Wigforss.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, anför efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet:

I § 14 av 1927 års avtal mellan svenska staten, å ena, samt Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund,

å andra sidan, meddelas bestämmelser angående det frakttillägg, som förstnämnda bolag under vissa förutsättningar har att erlägga till statens järnvägar utöver de i § 13 av samma avtal fastställda fraktsatserna för malm, som av bolaget transporteras på järnvägen Svartön—Riksgränsen (malmbanan). Frakttillägget träder i tillämpning, därest inkomsten av malmbanan understiger kostnaden för dess drift och underhåll, och utmätes så, att detsamma, över en femårsperiod räknat, till fullo täcker det eventuella underskottet. I kostnaden för malmbanans drift och underhåll inräknas avsättning till förnyelsefond och ränta å hela anläggningskostnaden för malmbanan. Avsättning till förnyelsefonden skall ske enligt för statens järnvägar för vederbörande år fastställda grunder. Fonden skall bokföras särskilt för malmbanan, och de till densamma avsatta medlen må användas endast till underhåll och ersättning vid samma bana. Räntan å anläggningskostnaden skall under tiden 1927—1937 beräknas efter lägst fem procent med viss förhöjning vid malmtransporter utöver fem miljoner ton under ett år. Från och med den 1 januari 1938 beräknas räntan med lägst sex procent och enahanda förhöjning.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 6 juli 1936 har *Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag* — efter erinran om förenämnda bestämmelser i malmavtalet — anfört följande.

Enligt statens järnvägars räkenskaper för år 1935 uppginge ifrågavarande förnyelsefond den 31 december sagda år till 8,348,381 kronor 86 öre. Denna fond låge för närvarande räntelös, under det att i förhållande till bolaget ränta beräknades enligt nyss återgivna bestämmelser på malmbanans hela anläggningskostnad. Detta syntes bolaget icke vara riktigt. Enligt dess förmenande krävde skäligheten, att fonden — som helt och hållet hade tillkommit genom avsättning ur de trafikinkomster på malmbanan, vilka bolaget i 1927 års avtal nödgats garantera och till vilkas utfyllande bolaget under tiden efter 1927 haft att gälda frakttillägg med sammanlagt icke mindre än cirka 32 miljoner kronor förutom räntor — finge avdragas från anläggningskostnaden vid beräkandet av den ränta, för vilken bolaget hade att ansvara. Bolaget hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte förordna om att så finge ske från och med ingången av år 1936. Skulle denna hemställan icke kunna vinna Kungl. Maj:ts bifall, påyrkade bolaget subsidiärt, att fonden måtte göras hos statsverket räntebärande efter den procentsats, som för varje särskilt år genomsnittligt gällde för den långfristiga statsskulden.

Över bolagets framställning hava infordrade utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen den 14 augusti 1936 och av riksräkenskapsverket den 14 september 1936.

Järnvägsstyrelsen har inledningsvis framhållit, att beräkningen av det i § 14 i 1927 års malmavtal omförmälda frakttillägget städse skett i strikt anslutning till gällande avtalsbestämmelser samt att dessa enligt styrelsens mening uteslöte en beräkning på det sätt *Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag* (LKAB) föreslagit. Skulle detta beräkningssätt för framtiden tillämpas, syn-

tes alltså erfordras en avtalsändring i vederbörlig ordning, d. v. s. i vad på staten berodde, genom beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Härefter har järnvägsstyrelsen anfört följande:

Bolaget har framhållit, att malmbanans förnyelsefond, enligt senaste bokslut uppgående till 8.3 miljoner kronor, för närvarande vore från bolagets synpunkt räntelös, medan bolaget hade att erlägga ränta å malmbanans hela anläggningkostnad. Det hemställes, att fondbehållningen måtte, räknat fr. o. m. år 1936, avdragas från anläggningkostnaden vid beräkandet av den ränta, för vilken bolaget har att ansvara.

Motivgrunden för LKAB:s yrkande är givetvis, att statens järnvägar genom räntefri disposition av behållningen i malmbanans förnyelsefond beredes en, efter bolagets mening, orättmätig fördel. Häremot är att erinra, att denna fördel måste betraktas såsom förutsedd vid träffandet av 1927 års malmavtal. Åtminstone från järnvägsstyrelsens sida räknades med, att införandet i och med detta avtal av bestämmelsen om avsättning till förnyelsefond skulle successivt tillföra järnvägsstyrelsen de för malmbanans rörelse nödiga förlagsmedlen. Däremot torde ingen ha kunnat förutse, att inom överskådlig tid medelsbehållningen skulle bli så väsentligt mycket större, än vad som kunde erfordras för malmbanans rörelse. Under den första 5-årsperioden var detta heller icke fallet, såsom följande tablå visar.

Å r	Behållning i malmbanans förnyelsefond vid årets slut miljoner kronor
1927	0.9
1928	1.4
1929	2.3
1930	2.7
1931	2.0
1932	2.7
1933	4.1
1934	6.4
1935	8.3

Så länge verkningarna av den högtrafik, med vilken räknades i 1927 års avtal, gjorde sig gällande i fråga om förnyelsearbetenas omfattning, var ansamlingen av medel alltså mycket måttlig; det är först sedan förnyelsearbetena nedgått till ett med lågtrafiken sammanhängande minimum, som fondbehållningen blivit anmärkningsvärt stor. Ett omslag härutinnan torde ingalunda vara uteslutet. Denna omständighet berör emellertid tydligen icke den av LKAB väckta *principfrågan*.

Förefintligheten i malmbanans förnyelsefond av likvida fondmedel medför givetvis alltid en fördel för statens järnvägar, och järnvägsstyrelsen finner för sin del icke obilligt, att vid avräkningen viss hänsyn må tagas till denna behållning. Styrelsen kan dock icke finna, att nämnda sakförhållande är närmelsevis tillräcklig grund för bolagets primära hemställan. För det första kunde man, som nämnt, redan år 1927 med visshet förutse uppkomsten av behållning i malmbanans förnyelsefond — åtminstone under vissa perioder — och detta föranledde dock för det dåvarande icke någon bestämmelse om eller — såvitt är järnvägsstyrelsen bekant — ens något yrkande på räntegottgörelse. Det kan vid sådant förhållande icke vara rimligt nu medgiva, att sådan gottgörelse skall beräknas å hela behållningen.

För det andra skulle införandet i avräkningen av ifrågavarande faktor, i den form bolaget önskar, enligt styrelsens mening stå i uppenbar strid med de principer, varå avräkningsförfarandet sedan år 1922 är byggt. Innebörden av dessa kan sägas vara, att malmbanan betraktas såsom en av staten ägd, med statens järnvägar i övrigt samförvaltad men ekonomiskt självständig järnväg. Den ränteformiga bokföringspost, som adderas till utgifterna för drift och underhåll, är från bokföringssynpunkt helt analog med en arrendeavgift, vilken staten betingat sig i egenskap av banans ägare. Avsättning av likvida medel till bestridande av framtida förnyelsekostnader kan icke rimligen medföra förändring av denna arrendeavgift. Däremot kan det ifrågasättas och med hänsyn till malmbanans självständiga ställning i bokföringshänseende anses motiverat, att de avsatta medlen reserveras för malmbanans egen rörelse, och i den mån de ej äro behöfliga för detta ändamål, givas en räntebärande placering. Sker så, är det självfallet, att inflytande ränteinkomster komma att gottskrivas malmbanan.

Medan styrelsen bestämt avstyrker LKAB:s huvudyrkande, vill styrelsen alltså icke motsätta sig bifall till bolagets subsidiärt gjorda hemställan om räntebärande placering av fondens medel, givetvis dock blott i den mån dessa icke äro behöfliga för förestående förnyelsearbeten eller såsom rörelsekapital för malmbanan. Statens järnvägar kunna givetvis ej heller ikläda sig någon garanti för räntefoten, utan får malmbanan gottskrivas den faktiskt influtna ränteinkomsten.

Järnvägsstyrelsen har i anslutning till denna ståndpunkt uttalat, att det vilde synas, som skulle LKAB:s önskemål bliva i angivna utsträckning tillgodosedda, om nuvarande stadgande i § 14, andra stycket, av 1927 års malmavtal kompletterades med en bestämmelse, av innehåll att järnvägsstyrelsen skall söka mot ränta placera de malmbanans förnyelsefond tillhöriga medel, som enligt styrelsens beprövande icke erfordras för förnyelsearbeten eller såsom rörelsekapital för malmbanan.

Riksräkenskapsverket har anfört följande:

Riksräkenskapsverket finner i likhet med järnvägsstyrelsen uppenbart, att något krav på räntegottgörelse för malmbanans förnyelsefond icke kan grundas på 1927 års malmavtal. Ett bifall till Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags hemställan förutsätter fördenskull ändring av nämnda avtal, vartill kräves riksdagens medverkan.

Ett krav på särskild placering av medel tillhörande malmbanans förnyelsefond aktualiserar vidare frågan, huruvida räntan å dylika medel bör gottskrivas förnyelsefonden eller bör tillföras järnvägens överskott. Detta spörsmål synes böra upptagas till behandling i samband med den jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1934 anbefallda utredningen angående de affärsdrivande verkens förnyelsefonder.

På grund av vad sålunda anförts har ämbetsverket hemställt, att förevarande framställning — i avvaktan på slutförandet av förutberörda utredning angående användningen och placeringen av de affärsdrivande verkens förnyelsefonder — för närvarande icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

De i 1927 års malmavtal givna bestämmelserna angående beräkning av det frakttillägg, som Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag under vissa förutsättningar har att utgöra till statens järnvägar, innebära bland annat att till kostnaden för malmbanans drift och underhåll skall läggas ränta å nuvarande och blivande anläggningskostnad för järnvägen. Samma bestämmelser innefatta vidare föreskrift om avsättning till en förnyelsefond, vilken endast må användas till underhåll och ersättning vid järnvägen i fråga. *Departements-
chefen.*

I sin föreliggande framställning har nämnda bolag i första hand yrkat, att behållningen i förnyelsefonden måtte få avdragas från anläggningskostnaden vid beräkandet av den ränta, för vilken bolaget har att i nämnda ordning svara. Därest detta yrkande icke kunde bifallas, har bolaget i andra hand hemställt, att förnyelsefonden måtte göras hos statsverket räntebärande enligt vissa angivna grunder.

Av de i järnvägsstyrelsens utlåtande intagna uppgifterna framgår, att behållningen i malmbanans förnyelsefond under de första sex åren av bestämmelsens giltighetstid varit relativt begränsad och tämligen konstant, medan den under de följande åren med utpräglad lågtrafik och därav följande begränsning av förnyelsearbeten stigit högst betydligt. För förestående förnyelsearbeten eller såsom rörelsekapital torde en behållning i förnyelsefonden å ett par miljoner kronor vara tillfyllest. Fondens behållning per den 31 december 1936 uppgick emellertid till 10.8 miljoner kronor.

Vid utformandet i 1927 års malmavtal av bestämmelserna om sättet för beräkning av frakttillägg kunde — såsom jämväl järnvägsstyrelsen framhåller — icke förutses, att förnyelsefonden skulle komma att utvisa en behållning som vida överstege vad som kunde erfordras i förlagsmedel och till förnyelsearbeten vid banan. Vid sådant förhållande synes en anpassning av avtalets bestämmelser efter de ändrade förutsättningarna skälig. Denna anpassning synes, i anslutning till vad järnvägsstyrelsen förordat, lämpligen böra ske genom att malmbanan gottskrives inflytande inkomster vid räntebärande placering av förnyelsefondsmedlen i den mån dessa icke prövas vara behövliga för förestående förnyelsearbeten eller såsom rörelsekapital för malmbanan. Från statens sida torde icke böra lämnas någon utfästelse om viss räntefot. Ovissheten om de belopp som kunna bli föremål för räntebärande placering och om den ränta som kan komma att erhållas försvårar en uppskattning av den ekonomiska förmån för bolaget som denna jämkning i bestämmelserna om frakttillägget kan innebära.

I enlighet med vad jag nu anfört tillstyrker jag, att i 1927 års malmavtal infogas en bestämmelse av innehåll, att staten förbinder sig att genom järnvägsstyrelsen söka mot ränta placera de malmbanans förnyelsefond tillhöriga medel som enligt styrelsens beprövande icke erfordras för förnyelsearbeten eller såsom rörelsekapital för malmbanan, samt att låta ränteavkastningen vid beräkningen av frakttillägget tillgodoräknas malmbanan. Bestämmelsen torde böra få gällande kraft räknat från och med ingången av år 1937, då ny avräkningsperiod beträffande frakttillägget börjat löpa. För vidtagande av denna jämkning i malmavtalet erfordras riksdagens medverkan.

Kungl. Maj:ts proposition nr 155.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att å statens vägnar med Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund träffa avtal om ändring av 1927 års malmavtal i huvudsaklig överensstämmelse med av mig angivna grunder.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

H. Wihlborg.