

Nr 120

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden, m. m.; given Stockholms slott den 9 mars 1956.

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

GUSTAF ADOLF

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att riksdagen måtte godkänna ett förslag till avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden.

Enligt avtalet förklarar norska regeringen sig beredd lämna koncession till ett svenskt bolag för uppförande av oljehamn med cisternutrymmen i berg vid Trondheimsfjorden. Avtalet föreslås få en giltighetstid av 25 år.

En oljelagringsanläggning för en beräknad kostnad av 23,1 milj. kronor föreslås skola uppföras i enlighet med förslag av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap. Statens intressen i samband med denna anläggning anses böra företrädas av ett helstatligt bolag. Till aktieteckning i bolaget föreslås skola anvisas 1 milj. kronor samt till lån åt bolaget 4 milj. kronor.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 mars 1956.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga angående *godkännande av förslag till avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden, m. m.* och anför därvid följande.

Inledning

Efter förslag av Kungl. Maj:t (prop. 1955:149) anvisade 1955 års riksdag (skr. 247) sammanlagt 440 000 kronor till undersökningar m. m. beträffande åtgärder till främjande av varutrafiken över Trondheimsområdet. I propositionen redogjordes för resultaten av dittills verkställd utredning i ämnet samt i anslutning därtill upptagna norsk-svenska förhandlingar.

Efter fortsatta förhandlingar har nu framlagts förslag till avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden. Avtalet torde såsom *bilaga* (Bilaga A) få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Vidare har riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, som av Kungl. Maj:t erhållit uppdrag att verkställa nyssnämnda undersökningar m. m., framlagt förslag om uppförande för svensk räkning av en oljelagringsanläggning vid Trondheimsfjorden samt om förvaltningen av anläggningen.

Innan jag övergår till att behandla nu nämnda förslag, torde jag i korthet få redogöra för de förberedande åtgärder till främjande av den svensk-norska varutrafiken över Trondheimsområdet, som hittills vidtagits.

Förberedande åtgärder till främjande av den svensk-norska varutrafiken över Trondheimsområdet

Som ett led i arbetet med planläggningen av rikets ekonomiska försvarsberedskap upptogs år 1953 till behandling inom handelsdepartementet frågan om importen till Sverige över norska västkusthamnar. I en av särskilda sakkunniga upprättad promemoria (14/11 1953) framhölls bl. a. följande.

Diskussionerna rörande en ökad transittrafik via Norge till Sverige hade helt koncentrerats till Trondheimsområdet. Transportlederna från detta område in till Sverige utgjordes av dels järnvägen över Storlien och dels vissa mellanriksvägar. Beträffande järnvägen över Storlien ansågs några speciella åtgärder för en kapacitetsökning tills vidare icke erforderliga. Däremot ansågs de gällande, jämförelsevis höga järnvägsfrakterna utgöra ett avgörande hinder mot en ökning av transittrafiken. Angående landsvägsförbindelserna erinrades om att ingen av mellanriksvägarna norr om Härjedalsvägen hölls öppen för trafik året runt eller utan förstärkningar lämpade sig för en regelbunden tyngre trafik. En vägförbindelse över Storlien till Norge syntes få den största betydelse för mellanriksförbindelserna på längre sikt. Vad gällde import av speciella varor via Trondheimsfjorden fästes uppmärksamheten särskilt på importen av olja. Lagerutrymmena för flytande bränslen och drivmedel i östra Sverige var för små för att kunna säkra försörjningen härmed under en svår vinter med isspärr i sunden. Påfrestningarna på Göteborgs hamn i sådana fall kunde bli så stora, att en avlastning var önskvärd. Under avspärrning utgjorde oljeförsörjningen ett av de svåraste beredskapsproblemen. Åtgärder för att under olika avspärrningsalternativ underlätta möjligheterna för en kontinuerlig tillförsel av oljor måste därför få en framträdande plats i beredskapsplaneringen. Som ett led häri skulle tillkomsten av tillförselmöjligheter via Storlien kunna få betydelse, vilket dock förutsatte särskilda anordningar.

Som lämpliga åtgärder till främjande av ifrågavarande varutrafik rekommenderades att i Trondheimsfjorden uppföra mottagningsanordningar för olja i form av hamn och oljecisterner, att förstärka de svenska och norska vägförbindelserna samt att justera järnvägstaxorna för transittrafiken över Storlien. Därjämte förordades, att frågan om en oljeledning till svenskt område måtte bli föremål för ytterligare studier.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 19 mars 1954 utsåg dåvarande departementschefen samma dag generaldirektören N. A. E. Malmfors och biträdande kabinettssekreteraren L. A. L. Belfrage såsom ombud för Sverige att förhandla med ombud för norska regeringen rörande åtgärder för ökning av kapaciteten vid den varutrafik, som över norska västkusthamnar går till och från Sverige, samt rörande därmed sammanhängande spörsmål. Med skrivelse den 9 mars 1955 överlämnade de svenska ombuden en av de båda delegationerna gemensamt upprättad rapport med sammanfattning av dittills uppnådda förhandlingsresultat (rapporten intagen i prop. 1955: 149). Delegationerna föreslog att en mellanriksväg av god standard utbyggdes på sträckan Enafors—Storlien—riksgränsen—Turifoss—Stjördal. De ansåg vidare önskvärdt, att sådana varaktiga förändringar i respektive länders järnvägstaxor kom till stånd, att den olägenhet ur taxeberäkningssynpunkt, som riksgränsen medförde, undanröjdes såvitt var praktiskt möjligt. De svenska ombuden hade framfört önskemål om att i det inre av Trondheimsfjorden skulle få anläggas en oljehamn med cisternutrymmen i

berg och en mindre gods-kaj i anslutning därtill. Den norska delegationen hade förklarat sig icke ha någon erinran mot detta önskemål. Enligt delegationernas uppfattning borde anläggningen uppföras, ägas och disponeras av ett i Sverige bildat bolag.

I enlighet med förslag i prop. 1955: 149 anvisade riksdagen (skr. nr 247) till Undersökningar m. m. beträffande åtgärder till främjande av varutrafiken över Trondheimsområdet dels å tilläggsstat II för budgetåret 1954/55 ett reservationsanslag av 140 000 kronor, dels för budgetåret 1955/56 ett reservationsanslag av 300 000 kronor. Kungl. Maj:t uppdrog därefter den 20 maj 1955 åt riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap att fullfölja undersöknings- och projekteringsarbetena rörande en oljehamn med bergcisternanläggning samt gods-kaj vid Trondheimsfjorden samt att utarbeta entreprenadhandlingar ävensom att i övrigt planlägga anordningarna.

Vad beträffar frågan om justering av de för transittrafiken aktuella järnvägstaxorna har järnvägsstyrelsen — efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 27 juli 1955 — med hovedstyret för Norges statsbaner träffat preliminär överenskommelse om nedsättning fr. o. m. den 1 augusti 1955 av avgifterna för vissa transittransporter av gods på järnvägen över Storlien.

Frågan angående utbyggnad av en mellanriksväg Enafors—Storlien—riksgränsen—Turifoss—Stjördal anmäldes för 1955 års riksdag i propositionen nr 201. Riksdagen (skr. nr 364) bemyndigade Kungl. Maj:t att för bestående av Sveriges andel i kostnaderna för vägföretaget taga i anspråk medel under anslaget till Byggnad av länsvägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhöll den 25 november 1955 Kungl. Maj:ts bemyndigande att med den norska statliga vägmyndigheten träffa avtal om utförande och finansiering av vägföretaget. Sedan dylikt avtal träffats, har vägarbetena påbörjats; dessa beräknas bli slutförda hösten 1958.

Förslag till avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden

De fortsatta norsk-svenska förhandlingarna rörande åtgärder, ägnade att främja en ökning av varutrafiken mellan Trondheimsområdet och Sverige, har nu slutförts. Förhandlingarna har resulterat i ett förslag till avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden. Avtalet, vars syfte är att öka transportkapaciteten för varutrafiken till och från Sverige över hamnar i Trondheimsfjorden, innehåller i huvudsak följande.

De norska och svenska landsvägar, som f. n. har sina ändpunkter i Turifoss på norsk sida och i Enafors på svensk sida, skall sammanbindas genom anläggande av en ny väg. Härjämte skall vägsträckan Stjördal—Turifoss ombyggas. — Som framgår av vad nyss nämnts, har dessa frågor redan behandlats av 1955 års riksdag.

För att främja järnvägstrafiken på den s. k. Meråkerbanan, som förbinder Trondheim med Storlien, skall järnvägstaxorna för godstransittrafiken över Storlien fastställas så att den olägenhet ur taxeberäkningssynpunkt, som riksgårnsgränsen medför, såvitt är praktiskt möjligt undanröjes. I detta syfte har de norska och svenska järnvägsförvaltningarna överenskommit om vissa fraktnedsättningar, som trätt i kraft den 1 augusti 1955.

Norska regeringen förklarar sig beredd att till det eller de bolag, som skall företräda de svenska statsintressena, lämna koncessioner för förvärv av de mark- och vattenområden, som erfordras för uppförande av en oljehamn med cisternutrymme i berg vid Muruvik samt en liknande mottagnings- och lagringsanläggning för olja vid Langstein. Regeringen är också beredd lämna erforderliga koncessioner och tillstånd för uppförande av nämnda oljeanläggningar och byggande av kajer i anslutning till anläggningarna samt skall i övrigt välvilligt pröva andra frågor, som kan uppstå i samband med anläggningarnas tillkomst och drift. Anläggningarna avses skola utnyttjas för transitering av olja. Under avspärrningstider eller efter tillstånd av de norska myndigheterna kan anläggningarna också användas för andra varor. Transiteringen via anläggningarna skall handhas av en norsk firma efter avtal med det bolag som företräder de svenska intressena.

Norska regeringen förklarar sig i princip icke ha någon erinran mot att oljeledning anläggs på norskt område för transitering av olja från nämnda oljeanläggningar till Sverige. Om man från svensk sida önskar aktualisera frågan härom, skall särskilda förhandlingar upptagas mellan svenska och norska regeringarna rörande villkoren för ett sådant projekts genomförande.

Regeringen kommer inte heller att lägga hinder i vägen för att de i avtalet omnämnda anläggningarna och transportlederna används för transitering till svenskt område även under avspärrningstider.

Avtalet skall gälla för en tid av 25 år. Om avtalet icke uppsagts från någondera sidan fem år före avtalstidens utgång, förnyas det för en ny period av 25 år.

Om ändrade förhållanden påkallar jämkningar i avtalet eller komplettering därav, skall förhandlingar upptagas på begäran av endera parten.

Enligt förslaget skall avtalet träda i kraft med ingången av den kalendermånad som följer närmast efter ratifikationshandlingarnas utväxlande.

Förslag angående oljelagringsanläggning vid Trondheimsfjorden

Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap har i skrivelse den 30 januari 1956 avgivit förslag angående utförande och finansiering av en oljelagringsanläggning vid Trondheimsfjorden.

I skrivelsen framhålls inledningsvis, att ståndpunkt ännu icke tagits till frågan om anordnande av en oljeledning från Norge till Sverige. Detaljundersökningarna har därför inriktats på trakten av Muruvik, vilken plats ligger invid Stjördalsfjorden i Trondheimsfjordens inre del vid järnvägen Trondheim—Hell ca 25 km öster om Trondheim. Avståndet till riksgårnsgränsen

vid Storlien är per järnväg ca 75 km. Intill samhället går huvudvägen från Trondheim norrut. Muruvik har visat sig vara den lämpligaste platsen med hänsyn till möjligheterna att såväl få en hamnanläggning med tillräckligt vattendjup som kunna vidarebefordra importgodset på järnväg och landsväg till Sverige. Riksnämnden föreslår att en oljelagringsanläggning uppföres vid Muruvik. De svenska förhandlingsombuden har successivt orienterats om undersökningarnas fortgång.

I fråga om den föreslagna platsen i Muruvik för oljelagringsanläggningen har riksnämnden i ett tidigt skede trätt i förbindelse med berörda markägare. Med undantag för vissa områden har överenskommelse angående frivillig försäljning av behövliga markområden kunnat träffas mellan respektive markägare och riksnämnden. Enligt överenskommelserna arrenderar riksnämnden områdena tills vidare under 5 år, räknat från och med den 9 maj 1955, med rätt att före utgången av sagda tidrymd förvärva desamma med äganderätt till i avtalen redan nu angivna priser. Riksnämnden äger bl. a. att verkställa alla för de fortsatta projekteringsarbetena nödvändiga mark- och bergundersökningar, såsom sprängningsarbeten, djupborrningar m. m.; rättigheterna enligt överenskommelserna kan av riksnämnden överflyttas på annat svenskt eller norskt företag.

I cisternanläggningen bör även ingå ett torrgodsmagasin. För att i framtiden kunna möta eventuella krav på ökade utrymmen har vid projekteringen räknats med möjligheterna av en utvidgning.

Enligt ett av en entreprenadfirma utarbetat förprojekt skulle totalkostnaderna för bergcisternanläggningen med erforderliga, likaledes bergförlagda distributionsanordningar för järnvägscisternvagnar och tankbilar samt övrig erforderlig utrustning ävensom kajanläggning uppgå till 27,1 milj. norska kronor enligt löne- och prisläget i Norge i oktober 1955. Med de ändringar i och tillägg till förprojektet, som riksnämnden finner påkallade, beräknar nämnden de totala kostnaderna för denna anläggning komma att uppgå till ca 31,7 milj. norska kronor vid nyss angivna löne- och prisläge eller i svenskt mynt efter dagens kurs ca 23,1 milj. kronor.

I detta belopp har inräknats bergförstärkningskostnader med ca 3,3 milj. norska kronor. Riksnämnden vill emellertid framhålla att det är mycket vanskligt att nu bedöma, huruvida detta belopp är tillfyllest för de förstärkningar som under byggnadsarbetets gång kan visa sig bli erforderliga. De geologiska undersökningarna av bergspartiet visar, att dettas struktur icke är av bästa kvalitet för bergsprängningsarbeten av den omfattning och karaktär, som det här är fråga om.

Vid sin kostnadsberäkning har entreprenadfirman vidare förutsatt, att arbetena kommer att utföras av svenska entreprenörer med i huvudsak norska arbetare. Leveranser av viss maskinell utrustning har beräknats skolaske från Sverige. Vid import till Norge från Sverige har härvid räknats med en genomsnittlig värdetull av 10 procent. Även norsk omsättningsskatt, uppgående till 10 procent på den egentliga byggnadsinvesteringen, ingår i kostnadsberäkningarna. Enligt vad riksnämnden erfarit, har det norska finansdepartementet avstått från att uttaga sådan skatt på den svenska investe-

ringsanparten i den norska delen av mellanriksvägen från Stjördal till Enafors. I fråga om tull på maskiner och arbetsredskap, som för ifrågavarande vägbyggnad införes från Sverige till Norge för att där användas av svensk entreprenör, har det norska finansdepartementet vidare medgivit att sådan tull icke behöver erläggas, under förutsättning att maskinerna och arbetsredskapen återutföres från Norge under tullväsendets kontroll omedelbart efter det att arbetena avslutats och att tullväsendet därvid icke finner anledning till tvivel på varornas identitet. Hos vederbörliga norska myndigheter torde — framhåller riksnämnden — böra undersökas möjligheterna att erhålla motsvarande lättnader i fråga om omsättningsskatt och tull med avseende på det här ifrågavarande anläggningsprojektet.

Arbetet på Muruviksanläggningen beräknas kunna påbörjas under nästa budgetår, sedan erforderliga entreprenadhandlingar utarbetats. Byggnadstiden beräknas till ungefär fyra år.

Beträffande Muruviksanläggningens *finansiering* anför riksnämnden i huvudsak följande.

Enligt de svenska och norska förhandlingsdelegationernas i mars 1955 angivna rapport borde oljelagringsanläggningen uppföras, ägas och disponeras av ett i Sverige bildat bolag, vilket eventuellt samarbetade med ett norskt bolag. Ett svenskt, av staten ägt bolag bör nu bildas med huvudsaklig uppgift att uppföra och förvalta anläggningarna. Riksnämnden har upprättat förslag till bolagsordning för ett sådant bolag. Förslaget torde såsom *bilaga* (Bilaga B) få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende. Enligt förslaget skall bolaget benämnas Aktiebolaget Oljetransit och ha till föremål för sin verksamhet att uppföra, äga och förvalta anläggningar för mottagande, lagring och expedition av oljeprodukter, att äga och förvalta annan fast eller lös egendom samt att idka sådan handel med oljor, som föranleds av ifrågavarande oljelagring. Bolagets aktiekapital bestämmes i den föreslagna bolagsordningen till 1 milj. kronor. Styrelsen skall bestå av lägst tre och högst fem ledamöter samt ha sitt säte i Stockholm. Om ett särskilt norskt bolag behöver bildas, torde det enligt riksnämnden få ankomma på det svenska bolaget att vidtaga åtgärder härför.

För aktieteckningen erforderliga medel, 1 milj. kronor, bör anvisas å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier. Utöver aktiekapitalet behövlige medel torde böra lämnas i form av räntefria lån till det svenska bolaget och anvisas å kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd. För nästa budgetår beräknas bolagets lånebehov till 4 milj. kronor. Medlen torde ställas till riksnämndens förfogande att av nämnden utlämnas till bolaget i mån av behov. Frågan om avskrivning å lån torde få upptagas framdeles. Riksnämnden hemställer i enlighet härmed, att å kapitalbudgeten för budgetåret 1956/57 anvisas *dels* till Teckning av aktier i Aktiebolaget Oljetransit under fonden för statens aktier ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor, *dels* till Lån till Aktiebolaget Oljetransit under fonden för låneunderstöd ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

På grund av önskvärdheten ur beredskapssynpunkt att fördela riskerna har även möjligheterna undersökts att anordna en *kompletterande anlägg-*

ning nära Langstein, ca 15 km nordost om Muruvik vid den del av Trondheimsfjorden, som heter Fættensfjorden. Enligt riksnämndens mening är denna plats lämplig för en mindre cisternanläggning för lättare oljor såsom komplettering av Muruviksanläggningen. Kostnaderna för en dylik mindre anläggning beräknas till 9,5 milj. svenska kronor. Med hänsyn till de allmänna överväganden, som kan påfordras innan beslut fattas om byggande av en kompletteringsanläggning, har riksnämnden ej velat framlägga förslag härom.

För närmare uppgifter om anläggningarna torde få hänvisas till handlingarna i ärendet.

Departementschefen

Frågan om en ökning av varutrafiken mellan Trondheimsområdet och Sverige aktualiserades för några år sedan i samband med planeringen av vårt lands ekonomiska försvarsberedskap. Av en förberedande utredning rörande importen över norska västkusthamnar framgick, att särskilt en ökad import av olja via Trondheimsfjorden skulle få avsevärd betydelse för det svenska folkhushållet. En utvidgning av oljeimporten denna väg ansågs dock ej möjlig utan vissa förberedande åtgärder. Över huvud taget förutsatte en ökad varutrafik vissa förbättringar i fråga om transiteringsförhållandena.

Med hänsyn till vad som framkommit vid den förberedande utredningen upptogs år 1954 förhandlingar i ämnet mellan ombud för de norska och svenska regeringarna. I mars 1955 redovisade de båda delegationerna sina dittills uppnådda förhandlingsresultat. Den norska delegationen hade icke någon erinran mot ett av de svenska ombuden framfört önskemål om att i det inre av Trondheimsfjorden skulle få anläggas en oljehamn med cisternutrymmen i berg och en mindre godskaj. De norska och svenska ombuden föreslog vidare att en mellanriksväg av god standard utbyggdes på sträckan Enafors—Storlien—riksgränsen—Turifoss—Stjördal. Ombuden ansåg det också önskvärt att den olägenhet ur järnvägstaxesynpunkt som riksgränsen medförde undanröjdes såvitt var praktiskt möjligt.

Härefter anmäldes för föregående års riksdag frågan om åtgärder till främjande av varutrafiken över Trondheimsområdet. Riksdagen framförde icke erinran mot tanken att uppföra en oljelagringsanläggning vid Trondheimsfjorden samt anvisade medel till erforderliga förberedande åtgärder för en sådan anläggning. Därjämte lämnade riksdagen förra året bemyndigande för utbyggande av en mellanriksväg Enafors—Stjördal. Vidare har, såsom en följd av ombudens förslag, avgifterna för vissa transittransporter av gods på järnvägen över Storlien föregående år preliminärt nedsatts.

I anledning av riksdagens beslut uppdrog Kungl. Maj:t åt riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap att fullfölja undersöknings- och projekteringsarbetena rörande en oljehamn med bergcisternanläggning och en godskaj vid Trondheimsfjorden samt att utarbeta entreprenadhandlingar ävensom att i övrigt planlägga anordningarna. Riksnämnden har nu av-

givit förslag om uppförande och finansiering av en oljelagringsanläggning i Muruvik vid Trondheimsfjordens inre del.

Förhandlingarna mellan de norska och svenska ombuden har numera slutförts och resulterat i ett förslag till avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden. För att avtalet skall träda i kraft måste det ratificeras, för Sveriges del av Kungl. Maj:t med riksdagens samtycke.

Syftet med avtalet är att öka transportkapaciteten för varutrafiken till och från Sverige över hamnar i Trondheimsfjorden. En huvudfråga i avtalet gäller uppförandet av en oljelagringsanläggning. Norska regeringen förklarar sig enligt avtalet beredd att inom ramen för sin befogenhet till det eller de bolag, som skall företräda de svenska statsintressena, dels lämna koncessioner för förvärv av de mark- och vattenområden, som erfordras för uppförande av en oljehamn med cisternutrymme i berg vid Muruvik samt en liknande mottagnings- och lagringsanläggning för olja vid Langstein — som likaledes ligger vid Trondheimsfjorden — dels ock lämna erforderliga koncessioner och tillstånd avseende uppförande av nämnda oljeanläggningar samt byggande av kajer i anslutning till anläggningarna. Regeringen skall i övrigt välvilligt pröva andra frågor, som kan uppstå i samband med anläggningarnas tillkomst och drift. Anläggningarna skall utnyttjas för transitering av olja. Under avspärrningstider eller efter särskilt tillstånd av de norska myndigheterna skall anläggningarna enligt avtalet också kunna användas för andra varor. Norska regeringen har förklarat sig icke komma att lägga hinder i vägen för användandet av de i avtalet omnämnda anläggningarna och transportlederna för transitering till svenskt område, även under avspärrningstider. Vidare anmäles i avtalet vissa påbörjade vägarbeten samt redan genomförda fraktnedsättningar på järnvägstrafiken.

Såsom min företrädare anförde vid anmälan av hithörande frågor för föregående års riksdag, är på svensk sida intresset för en förbättring av trafikförbindelserna västerut över norskt område främst betingat av beredskapsskäl. Det bör emellertid framhållas, att även med hänsyn till näringslivets intressen och till turismen en ökning av transportkapaciteten synes motiverad. Särskilt bör i det sammanhanget understrykas möjligheten att öka oljetillförseln under perioder då de svenska farvattnen är helt eller delvis spärrade av is. Det nu föreliggande avtalet tillgodoser enligt min mening i stort sett de svenska önskemålen om en ökad varutrafik över Trondheimsområdet.

I avtalet förutsättes, att de svenska statsintressena skall företrädas av ett eller flera bolag. Då bolagsformen torde vara en lämplig lösning av förvaltningsfrågan bör denna avtalsbestämmelse godtagas. Med hänsyn till de av riksnämnden gjorda undersökningarna, vilka legat till grund för avtalet, har jag intet att erinra mot de i avtalet angivna platserna för lagringsanläggningar, Muruvik och Langstein. Ett ställningstagande till spörsmålet om en anläggning vid Langstein ifrågasättes dock ej i detta sammanhang.

Av vad jag redan nämnt torde framgå, att de svenska önskemålen om ökad varutrafik över Trondheimsområdet främst avser att söka få till stånd

förbättrade möjligheter för vår oljeförsörjning. Med hänsyn härtill anser jag någon erinran ej bör göras mot bestämmelserna i avtalet att anläggningarna avses skola utnyttjas för transitering av olja samt att anläggningarna endast under avspärrningstider eller efter särskilt tillstånd av norska myndigheter skall kunna användas för andra varor. Jag vill i detta sammanhang nämna, att de norska och svenska delegationerna vid förhandlingarna varit ense om att begreppet avspärrning i detta sammanhang icke syftar på ishinder eller liknande förhållanden.

I avtalet föreskrives, att transiteringen via anläggningarna skall handhas av en norsk firma efter avtal med det bolag, som företräder de svenska intressena. Denna avtalsbestämmelse innebär, att ett norskt företag skall ombesörja dels lastning och lossning vid hamn dels transporterna mellan såväl hamnen och lagringsanläggningen som lagringsanläggningen och de transportmedel, som för varorna till eller från Sverige. Någon invändning torde ej böra göras häremot.

Såsom framgår av avtalet har norska regeringen i princip intet att erinra mot att oljeledningar anlägges på norskt område från lagringsanläggningarna till Sverige. Om denna fråga aktualiseras skall emellertid särskilda förhandlingar upptagas.

Avtalet föreslås få en giltighet av 25 år. Jag biträder detta förslag. Då avtalet även i övrigt synes innebära en tillfredsställande lösning, tillstyrker jag att Kungl. Maj:t godkänner avtalet.

Jag övergår nu till riksnämndens förslag om uppförande och finansiering av en oljelagringsanläggning i Muruvik vid Trondheimsfjorden. Förslaget avser en bergcisternanläggning med bergförlagda distributionsanordningar för järnvägscesternvagnar och tankbilar samt övrig erforderlig utrustning jämte kajanläggning. Enligt nämndens beräkningar kommer de totala kostnaderna för den föreslagna anläggningen enligt löne- och prisläget i Norge i oktober 1955 att uppgå till 31,7 milj. norska kronor eller 23,1 milj. svenska kronor. Nämnden har framhållit att det är mycket vanskligt att bedöma huruvida de kostnader som härvid beräknats för bergförstärkningar är tillfyllest. Vidare har nämnden framhållit, att möjligheterna att i Norge erhålla lättnader i fråga om omsättningsskatt och tull med avseende å anläggningen bör undersökas. Riksnämnden har beräknat, att anläggningsarbetena skall kunna påbörjas nästa budgetår och att byggnadstiden skall bli ungefär fyra år. Riksnämnden utgår från att det bolag som skall företräda de svenska statsintressena är helstatligt. Enligt ett av riksnämnden upprättat förslag till bolagsordning skall bolaget uppföra, äga och förvalta anläggningar för mottagande, lagring och expedition av oljeprodukter. Vidare skall bolaget äga och förvalta annan fast eller lös egendom samt idka sådan handel med oljor, som föranleds av ifrågavarande oljelagring. Aktiekapitalet föreslås till 1 milj. kronor. De medel som bolaget därutöver behöver bör enligt riksnämnden lämnas i form av statliga lån. Bolagets lånebehov för nästa budgetår har nämnden beräknat till 4 milj. kronor.

Under hänvisning till min tillstyrkan av avtalsförslaget och i enlighet med riksnämndens förslag förordar jag, att åtgärder vidtages för att uppföra en

oljaelagringsanläggning i Muruvik vid Trondheimsfjorden. Byggnadsföretaget torde få utföras i huvudsaklig överensstämmelse med nämndens projekt. Den av nämnden beräknade totala anläggningskostnaden, 23,1 milj. svenska kronor, synes böra godtagas. Jag förutsätter, att föreliggande möjligheter till lättnader i fråga om i Norge utgående tull och omsättningskatt kommer att beaktas vid byggnadsföretaget.

Med hänsyn till verksamhetens art synes statens intressen i samband med oljelagringsanläggningen böra — som jag tidigare anfört — företrädas av ett bolag. Jag delar riksnämndens uppfattning, att bolaget skall vara helstatligt. Aktiekapitalet bör i enlighet med riksnämndens förslag bestämmas till 1 milj. kronor. Frågan om fastställelse av bolagsordning torde sedermera få underställas Kungl. Maj:ts prövning. I detta sammanhang må nämnas, att underlag för en bedömning av bolagets verksamhet på längre sikt självfallet ännu saknas. Hithörande spörsmål bör framdeles föreläggas riksdagen.

Utöver aktiekapitalet erforderliga medel torde böra lämnas bolaget i form av lån under fonden för låneunderstöd. Då byggnadsföretaget förutsätts kunna påbörjas nästa budgetår bör anslag till såväl aktieteckning i det tillämnade bolaget som lån till bolaget anvisas för budgetåret 1956/57. Lånebehovet anser jag, i likhet med riksnämnden, böra beräknas till 4 milj. kronor. Lånen bör vara räntefria. Sedan anläggningarna uppförts och närmare erfarenhet av verksamheten erhållits, torde räntefrågan få upptagas till omprövning.

Under återopande av det anförda samt under erinran om att det torde ankomma på ministern för utrikes ärendena att göra framställning rörande undertecknandet av avtalet hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

a) godkänna ingåendet av avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden av förut angivet innehåll;

b) till *Aktieteckning i ett för oljelagringsverksamhet m. m. tillämnat bolag* å kapitalbudgeten, fonden för statens aktier, för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor;

c) till *Lån till ett för oljelagringsverksamhet m. m. tillämnat bolag* å kapitalbudgeten, fonden för låneunderstöd, för budgetåret 1956/57 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

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

Ur protokollet:

Rune Blomqvist

Förslag till avtal mellan Sverige och Norge rörande transittrafiken över hamnar i Trondheimsfjorden

Konungariket Sverige och Konungariket Norge hava överenskommit att sluta ett avtal med syfte att öka transportkapaciteten för varutrafiken till och från Sverige över hamnar i Trondheimsfjorden.

Artikel 1

De norska och svenska landsvägar, som för närvarande hava sina ändpunkter i Turifoss på norsk sida och i Enafors på svensk sida, sammanbindas genom anläggande av en ny väg, som passerar gränsen nära Storlien och därefter följer den norska älvdalen ner till Turifoss. Därutöver ombygges vägsträckan Stjørdal—Turifoss.

Beträffande vägnas standard godkännas de normer, som förordats i de svenska och norska förhandlingsdelegerades här bifogade rapport av den 5 mars 1955¹.

Kostnaderna för vägbygget skola fördelas i enlighet med vad som föreslagits i nämnda rapport.

Artikel 2

För att främja järnvägstrafiken på den s. k. Meråkerbanan, som förbinder Trondheim med Storlien, skola järnvägstaxorna för godstransittrafiken över Storlien fastställas så att den olägenhet ur taxebereknings synpunkt, som riksgränsen medför, såvitt är praktiskt möjligt undanröjes.

I detta syfte hava de bägge ländernas järnvägsförvaltningar överenskommit att på norsk sträcka nedsätta frakten så att trafikanten erhåller minst den procentuella reduktion, som skulle uppstå om frakten genomräknas för hela avståndet i stället för att beräknas för var delsträcka för sig, allt enligt norsk taxa, och på motsvarande sätt för svensk sträcka enligt svensk taxa till ca 500 km.

De sålunda överenskomna fraktnedsättningarna hava trätt i kraft den 1 augusti 1955.

Artikel 3

Norska regeringen förklarar sig beredd att inom ramen för sin befogethet, till det eller de bolag, som skall företräda de svenska statsintressena, dels lämna koncessioner för förvärv av de mark- och vattenområden, som erfordras för uppförande av en oljehamn med cisternutrymme i berg vid Murvik samt en liknande mottagnings- och lagringsanläggning för olja vid Langstein, dels ock lämna erforderliga koncessioner och tillstånd avseende uppförande av nämnda oljeanläggningar samt byggande av kajer i anslutning till anläggningarna.

Norska regeringen skall i övrigt välvilligt pröva andra frågor, som kunna uppstå i samband med anläggningarnas tillkomst och drift.

Anläggningarna avses skola utnyttjas för transitering av olja. Under avspärrningstider eller efter särskilt tillstånd av de norska myndigheterna kunna anläggningarna också användas för andra varor.

Transiteringen via anläggningarna skall handhavas av en norsk firma efter avtal med det bolag, som företräder de svenska intressena.

¹ Fj intagen här, se prop. 1955:149.

Artikel 4

Norska regeringen förklarar sig i princip icke ha någon erinran mot att oljeledningar anläggas på norskt område för transitering av olja från de ovannämnda oljeanläggningarna till Sverige.

Därest man från svensk sida önskar aktualisera frågan om anläggning av oljeledningar, skola särskilda förhandlingar upptagas mellan svenska och norska regeringarna i syfte att överenskomma om de närmare villkoren för ett sådant projekts genomförande.

Artikel 5

Norska regeringen förklarar, att den icke kommer att lägga hinder i vägen för användandet av de i detta avtal omnämnda anläggningarna och transportlederna för transitering till svenskt område, även under avspärrningstider.

Artikel 6

Detta avtal slutes för en tid av 25 år.

Om avtalet icke uppsagts från någondera sidan fem år före avtalstidens utgång, förnyas det för en ny period av 25 år o. s. v.

Därest ändrade förhållanden påkalla jämkningar i avtalet eller komplettering därav, skola förhandlingar upptagas på begäran av endera parten.

Artikel 7

Detta avtal skall ratificeras, för Sveriges del av Hans Majestät Konungen av Sverige med riksdagens samtycke och för Norges del av Hans Majestät Konungen av Norge med stortingets samtycke. Ratifikationshandlingarna skola utväxlas i Oslo.

Artikel 8

Avtalet skall träda i kraft med ingången av den kalendermånad, som följer närmast efter ratifikationshandlingarnas utväxlande.

**Riksnämndens för ekonomisk försvarsberedskap förslag
till bolagsordning för Aktiebolaget Oljetransit**

§ 1.

Bolagets firma är Aktiebolaget Oljetransit.

§ 2.

Bolaget skall hava till föremål för sin verksamhet att uppföra, äga och förvalta anläggningar för mottagande, lagring och expedition av oljeprodukter, att äga och förvalta annan fast eller lös egendom samt att idka sådan handel med oljor, som föranledes av ovannämnda lagring av oljor.

§ 3.

Bolagets aktiekapital skall utgöra en miljon (1 000 000) kronor.

§ 4.

Aktie skall lyda å 100 kronor.

§ 5.

Styrelsen skall hava sitt säte i Stockholm.

§ 6.

Styrelsen skall bestå av lägst tre och högst fem ledamöter. För varje ledamot utses en personlig suppleant. Är såväl ledamot som dennes personliga suppleant förhindrad närvara vid styrelsesammanträde skall en av de övriga suppleanterna kallas till sammanträdet.

Ledamöter och suppleanter väljas årligen å ordinarie bolagsstämma för tiden intill dess nästa ordinarie stämma hållits.

§ 7.

Styrelsen må bemyndiga annan än styrelseledamot, styrelsesuppleant, verkställande direktör och vice verkställande direktör att teckna bolagets firma. Verkställande direktören äger ensam teckna bolagets firma.

§ 8.

För granskning av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning och bolagets räkenskaper utses årligen å ordinarie bolagsstämma för tiden intill dess nästa ordinarie stämma hållits två revisorer med en personlig suppleant för envar av dem. Minst en av revisorerna och dennes personliga suppleant skola vara auktoriserade.

§ 9.

Bolagets räkenskapsår skola omfatta tiden 1 juli—30 juni påföljande år.

§ 10.

Ordinarie bolagsstämma hålles en gång årligen under november eller december månad.

Å ordinarie bolagsstämma skola följande ärenden förekomma till behandling:

1. val av ordförande vid stämman;
2. justering av röstlängden;
3. val av en eller två justeringsmän;
4. fråga om stämman blivit behörigen sammankallad;
5. föredragning av förvaltningsberättelsen och revisionsberättelsen;
6. fråga om fastställande av balansräkningen;
7. fråga om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören;
8. beslut i anledning av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen;
9. bestämmande av antalet styrelseledamöter och styrelsesuppleanter;
10. fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna;
11. val av styrelse samt revisorer och revisorssuppleanter;
12. övriga ärenden, vilka i behörig ordning hänskjutits till stämman.

§ 11.

Kallelse till bolagsstämma och andra meddelanden till aktieägarna skola ske genom rekommenderade brev, kallelse till bolagsstämma senast två veckor före ordinarie och senast en vecka före extra stämma.

§ 12.

Vid bolagsstämma må envar röstberättigad själv eller genom ombud rösta för fulla antalet av honom ägda aktier.

§ 13.

Har aktie övergått till någon, som icke förut är aktieägare i bolaget, skall aktien ofördröjligen hembjudas aktieägarna till inlösen genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse. Åtkomsten av aktien skall därvid styrkas samt, där aktie övergått genom köp, uppgift lämnas om den betingade köpesumman.

När aktie sålunda hembjudits, skall styrelsen därom genast underrätta bolagets aktieägare på sätt om meddelanden till aktieägarna är föreskrivet, med anmodan till den, som önskar begagna sig av lösningsrätten, att skriftligen anmäla sig hos styrelsen inom fjorton dagar räknat från anmälan hos styrelsen om aktiens övergång. Anmäler sig svenska staten i egenskap av aktieägare vilja lösa hembjuden aktie, skall den äga företrädesrätt härtill. Begagnar sig svenska staten ej av denna rätt, skall, där flera anmält sig vilja lösa, företrädesrätten dem emellan bestämmas genom lottning, verkställd av notarius publicus, dock att, därest samtidigt flera aktier hembjudits, aktierna först, så långt ske kan, skola jämnt fördelas bland dem, som vilja lösa.

Därest överenskommelse ej kan träffas om lösens belopp, skall detta belopp, motsvarande aktiens verkliga värde, dock högst dess nominella värde, bestämmas av tre skiljemän i den ordning lagen om skiljemän den 14 juni 1929 stadgar, utan rätt för part, som ej åtnöjes med skiljemännens beslut, att draga tvisten under rättens prövning.

Därest ej inom stadgad tid någon anmäler sig vilja lösa hembjuden aktie eller, sedan lösenbeloppet å dylik aktie i behörig ordning fastställts, aktien ej inom fjorton dagar därefter inlöses, äger den, som gjort hembudet, att bliva registrerad för aktien.

§ 14.

Utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse får ej genom teckning eller överlåtelse förvärva aktie i bolaget. Detsamma gäller svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, svensk ekonomisk förening, svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, ävensom annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej intagits förbehåll, varom förmäles i 2 § andra stycket lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag.

§ 15.

Denna bolagsordning må ej ändras utan Kungl. Maj:ts samtycke.