

Regeringens proposition

1978/79: 23

om övertagande av aktierna i Nora Bergslags Järnvägs AB

beslutad den 20 oktober 1978.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att medel anvisas på tilläggsbudget till budgetåret 1978/79 för att staten den 1 januari 1979 skall kunna förvärva aktierna i Nora Bergslags Järnvägs AB.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1978-10-20

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam.

Föredragande: statsrådet Bondestam

Proposition om övertagande av aktierna i Nora Bergslags Järnvägs AB

Inledning

Nora Bergslags järnväg (NBJ) drivs av Nora Bergslags Järnvägs AB. Bolaget ägs av Broströms Rederi AB, Göteborg. NBJ trafikeras sedan år 1966 enbart för godstransporter, huvudsakligen vagnslasttrafik. Järnvägen, som är normalspårig, är drygt 17 mil lång och sträcker sig från Otterbäcken vid Vänern österut över Bofors–Karlskoga till Gytorp, där en linje går norrut till Bredsjö och en söderut till Ervalla. Anknötningar till SJ:s bannät finns i Strömtorp, Bredsjö och Ervalla. För driften på NBJ gäller en hela nätet omfattande koncession från den 2 juni 1905.

Skrivelse från Nora Bergslags Järnvägs AB ang. nedläggning av viss drift på NBJ samt statsövertagande av driften i övrigt m. m.

Bolaget uppgav i skrivelse den 17 maj 1977 till chefen för kommunikationsdepartementet att lönsamheten för NBJ kraftigt försämrats sedan år 1976. Underskottet uppskattas till ca 2,5 milj. kr. per år. Någon förbättring av transportvolymen och intäkterna kan inte påräknas under de närmaste åren. Bolaget kan inte självt skapa resurser för förnyelse av anläggningar och utrustning. Resultatutvecklingen är sådan, att företaget sett enbart ur lönsamhetsaspekter helt bör avvecklas. Av samhällsskäl vill man dock inte begära totalt nedlagd drift på NBJ utan förordar nedläggning endast på de trafiksvagaste bandelarna och fortsatt drift i statlig regi, efter statsövertagande, på de återstående bandelarna.

Tillstånd till nedläggning och spårupprivning m. m. begärdes beträffande bandelen Gyttoorp–Bredsjö från den 1 juli 1977 och bandelen Gyttoorp–Bofors samt till Nora stads station från den 1 januari 1978. Åtgärderna beräknas ge en nettobesparing av drygt 1,7 milj. kr. per år jämte ytterligare besparingar efter hand genom förenklad administration och rationalisering.

Statsövertagande begärdes för bandelarna Bofors–Otterbäcken och Gyttoorp–Ervalla, exkl. Nora stads station, i båda fallen från den 1 januari 1978.

I samband med statsövertagandet förutsätts samtlig berörd personal överföras i statlig tjänst. Ersättning för överlåtna anläggningar, rullande materiel och övrig utrustning förutsätts utgå efter värdering i princip enligt förfarande som i koncessionerna anges vid ett statsövertagande.

Bolaget begärde också driftbidrag med 2,5 milj. kr. för underskottet under år 1977.

Bolagets skrivelse remissbehandlades sommaren–hösten 1977. Yttranden avgavs av överbefälhavaren, civilförsvarsstyrelsen, statens järnvägar, statens vägverk, transportnämnden, arbetsmarknadsstyrelsen, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, länsstyrelserna i Skaraborgs, Värmlands och Örebro län, vilka i sin tur berett kommuner och företag m. fl. tillfälle att yttra sig, samt av Näringslivets trafikdelegation och personalorganisationerna LO, SACO/SR och TCO.

Vad gäller frågan om statsövertagande visar flertalet yttranden en positiv inställning till förslagen om statsdrift i viss utsträckning. Såväl länsstyrelserna och kommunerna som berörda företag och personalorganisationer hänvisar – förutom till trafikförsörjningsaspekterna – till de sysselsättnings- och regionalpolitiska motiven för trafikens upprätthållande och de svåra konsekvenser som en total nedläggning skulle medföra. Svårigheterna gäller inte bara de ca 100 anställda i järnvägsbolaget utan också företagsamheten i trafikområdet, hamnrörelsen i Otterbäcken m. m. Begäran om nedläggning accepteras i allt väsentligt.

SJ anför att några transportekonomiska eller närmare samhällsekonomiska skäl för ett statsövertagande inte redovisats och att de investeringsbehov som ofrånkomligen aktualiseras som förutsättning för fortsatt trafik inte annat än indirekt antytts. Som transportföretag har SJ ingen anledning till erinran mot bifall till bolagets hemställan inom ramen för gällande trafikpolitiska riktlinjer. Skulle SJ åläggas att direkt överta arbetsgivaransvaret för personal eller direkt överta egendom och skulle förvaltningen av bolaget överföras till SJ:s fond förutsätter SJ att erforderligt underlag för SJ:s företagsekonomiska bedömning ställs till förfogande och att SJ får tillräcklig tid för den närmare undersökning och de överläggningar med fackliga organisationer och andra intressenter, som behövs som beslutsunderlag.

Utredning rörande ett statsövertagande

Regeringen uppdrog i oktober 1977 åt SJ att utreda förutsättningarna för ett eventuellt statsövertagande samt att överlägga och förhandla med järnvägsbolaget i frågan. Arbetet förutsattes i tillämpliga delar ske i kontakt med berörda personalorganisationer. I januari 1978 beslöt regeringen att tillkalla en särskild utredare för att slutföra SJ:s undersökningar och det förhandlings- och utredningsarbete i övrigt, som ett statsövertagande förutsatte. I direktiven angavs att utredaren skulle söka sådana lösningar för driftformer, huvudmannaskap och personalfrågor, som vid en samlad bedömning från företags- och samhällsekonomiska synpunkter var godtagbara och ägnade att på lämpligt sätt säkra godstransporterna för industrierna i trafikområdet. Statsövertagande genom aktieförvärv skulle ingå i övervägandena. Utredningsarbetet förutsattes ske i nära kontakt med berörda personalorganisationer.

Den särskilda utredaren¹ redovisade i maj 1978 resultatet av sitt arbete i betänkandet (Ds K 1978:10) Statsövertagande av Nora Bergslags järnväg. I betänkandet redogörs för NBJ:s koncession samt företagets verksamhet och organisation. Vidare analyseras olika orters och företags järnvägsberoende samt anges vilka banavsnitt som enligt utredarens bedömning är lämpliga för trafikering. Betänkandet innehåller dessutom förslag till organisation och drift på dessa banavsnitt, beräkningar av materiel- och personalbehov, förväntat driftresultat m. m. Slutligen framläggs också resultatet av utredarens överläggningar med järnvägsbolaget och dess ägare om villkoren och formerna för ett statsengagemang samt en preliminär uppgörelse om statsövertagande av viss drift.

Vad gäller *drift och organisation i nuläget* anges i betänkandet att bandelen Gyttorp–Bredsjö är 48 km lång, Gyttorp–Bofors 37 km, Bofors–Otterbäcken med sidobanan Bofors–Valåsen 64 km samt Gyttorp–Ervalla 23 km. Dessutom finns industrispår m. m. i Bofors, Gullspång och Otterbäcken. Bemannade stationer finns i Gyttorp, Nora, Bofors, Karlskoga, Gullspång och Otterbäcken. Härutöver finns ett 15-tal obemannade lastplatser.

Järnvägsbolaget, som också innefattar hamnrörelse i Otterbäcken, har sitt administrativa säte i Nora. Där finns också företagets verkstad. Totalt sysselsätts i järnvägsdriften nära 100 personer. Flertalet är placerade i Nora, Karlskoga och Bofors. Några finns dessutom i Gyttorp och i Gullspång–Otterbäcken. Cirka 65 % av de anställda är över 50 år.

Materiel och anläggningar är delvis omoderna och inte anpassade till SJ-standard. För driften disponeras 6 motorlok och 9 lokomotorer, ca 130 godsvagnar och 25 tankvagnar. Dragkraften är i övervägande grad omodern och av vagnarna är endast ett 10-tal av SJ-standard.

Tågrörelsen innefattar två ordinarie godstågpar per dag måndag–fredag

¹ Direktör Alexej Pellijeff

Bofors-Strömtorp samt ett tågpar på övriga sträckor, med undantag för sträckan Gytto-Bredsjö där ordinarie tågtrafik inte alls förekommer. På större delen av nätet är högsta tillåtna hastighet 50 km/tim.

Vagnslasttrafiken är det helt övervägande trafikslaget. År 1977 uppgick vagnslastgodsvolymen till ca 290 000 ton, vilket dock är en förhållandevis låg siffra, betingad av lågkonjunkturen. År 1975 var godsmängden ca 435 000 ton, år 1976 ca 380 000 ton. De största trafikanterna är Nitro-Nobel AB i Gytto, AB Bofors i Bofors, ASSI i Valåsen, Gullspåns Elektrokemiska AB i Gullspång och AB Vänerskog i Otterbäcken. Dessutom förekommer vissa transporter för militära ändamål. Av godsvolymen utgörs normalt ca 25 % av järn och stål, 20 % av skrot, 15-20 % av petroleumprodukter, 7 % av trävaror samt 20-25 % av syror, kemikalier och explosivämnen. Den totala stycke-godsmängden uppskattas till ca 10 000 årston, varav 70 % till och från Bofors-Karlskoga. Styckegodstrafiken ombesörjs delvis genom lastbilar.

I hamnrörelsen i Otterbäcken sysselsätts ca 25 personer utöver de i järnvägstjänst anställda. Hamnen är en massgodshamn, lämpad och utnyttjad för skrymmande och miljöpåverkande varor: skrot, kol, oljor, slig, trä o. d. Över hamnen utskeppas dessutom bl. a. explosiva varor från Nitro-Nobel AB i Gytto. Järnvägsbolaget har med Gullspåns kommun träffat en uppgörelse om försäljning till kommunen av hamnen under förutsättning att järnvägsdriften Strömtorp-Otterbäcken inte läggs ned.

I fråga om *trafikområdets beroende av järnvägsanknytning* anför i betänkandet att utredarens bedömningar inte omfattat platser längs sträckan Gytto-Bredsjö, eftersom ingen intressent ifrågasatt bolagets framställning om nedläggning av denna sträcka. Vad gäller trafikområdet i övrigt och platserna där finner utredaren beträffande Nora att de hittillsvarande järnvägstransporterna på platsen utan olägenhet kan flyttas över till annan lämplig järnvägsanknytning. I fråga om Gytto gäller att det endast är Nitro-Nobel AB som i någon betydande omfattning är järnvägsberoende. Transportstrukturen och godssammansättningen är sådan att det dock t. v. finns skäl att ge orten anknytning till SJ:s nät. I Bofors, Karlskoga och Valåsen är det AB Bofors resp. ASSI:s sågverk som är de största järnvägs kunderna. Godssammansättningen och dess sammansättning är såväl i dag som framdeles av sådan natur att orterna i fråga bör ha järnvägsanknytning. Också orterna Gullspång och Otterbäcken bör ha anknytning till järnvägsnätet. I Gullspång är det framför allt Gullspåns Elektrokemiska AB som är påtagligt järnvägsberoende för vissa av sina transporter. Bortfall av järnvägsanknytning skulle kunna aktualisera nedläggning av bolagets stål-göttillverkning. Otterbäcken behöver järnvägsanknytning för den kringliggande bygdens behov, för uppehållande av hamnrörelsen på platsen och bibehållande av dess karaktär som massgodshamn, för att trygga lagringen av beredskapsvaror på platsen samt för utskeppningen av explosivvaror från Nitro-Nobel AB.

Utredaren konstaterar i anslutning till nyssnämnda bedömningar att orterna Bofors, Karlskoga och Valåsen självklart bör anslutas till SJ-nätet via bandelen Bofors–Strömtorp. Även Otterbäcken och Gullspång bör ha anknytning till SJ-nätet i Strömtorp.

Vad slutligen gäller Gyttores järnvägsanknytning förutsattes i bolagets framställning att denna skulle ske via bandelen Gyttores–Ervalla. Vid överläggningar, som utredaren haft med företrädare för Nora kommun och Nitro-Nobel AB, har framkommit att man emellertid föredrar anknytning via bandelen Gyttores–Bofors. Kommunen har skriftligen bekräftat detta och järnvägsbolaget har i skrivelse till kommunikationsdepartementet anført att man intet har att erinra mot en sådan trafikuppläggning. Utredaren har själv kommit till uppfattningen att en sådan trafiklösning är att föredra. Genom att anknyta Gyttores på angivet sätt uppnås inte bara att de kvarvarande NBJ-bandelarna kan hållas ihop i ett sammanhängande system utan också fördelar i fråga om explosivvarutransporterna via Otterbäcken samt trafikförsörjningen på lastplatsen Kortfors. Genom järnvägsanknytning i Gyttores kan vidare Noras behov av en närbelägen möjlighet till vagnslasttrafik delvis tillgodoses. Anknytningen av Gyttores till SJ-nätet bör enligt utredaren gälla t. v. På sikt kan det med hänsyn till det förhållandevis begränsade trafikunderlaget finnas anledning att diskutera en alternativ transportuppläggning, exempelvis överflyttning av lastningen av Nitro-Nobels norrlandssändningar till ett lastspår på lämpligt avstånd från Gyttores. Om frågan om lämpligare utlastningshamn än Otterbäcken för det explosiva exportgodset kan lösas kan Gyttores järnvägsanknytning över huvud ifrågasättas. Man kan tänka sig industrispårdrift m. m. Den framtida transportformen Gyttores–Bofors får i första hand bli beroende av trafikutvecklingen.

I fråga om *driftens uppläggning* och *organisation* på det kvarvarande nätet förutsätts att verksamheten efter hand helt integreras med SJ. Detta gäller främst vagnslasttrafiken. Frågan om styckegodstrafiken har inte närmare studerats. Uppläggningsen på sikt bör anpassas till förändringarna inom SJ:s egen styckegodsorganisation.

För att kunna beräkna resursåtgång och driftekonomi i ett läge där trafiken är helt integrerad med SJ har gjorts en *skiss till driftplan*, byggd på en anknytning till SJ:s ordinarie verksamhet i Kristinehamn och Strömtorp. Lokrörelsen förutsätts utgå från och avslutas i Kristinehamn. Personalbehovet i tjänsten direkt på NBJ-nätet uppskattas, inkl. reserv, till 32 personer, varav 8 lokförare, 10 i växlings-, 10 i ban- och 2 i expeditionstjänst jämte övrig personal 2 st.

Den *driftkalkyl* som gjorts upp i anslutning till driftplanskissen är baserad på 1977/78 års pris- och lönenivåer med 10 % uppräkningsen med hänsyn till lågkonjunkturen. Vad gäller kostnadssidan räknas med – utöver de i den direkta tjänsten sysselsatta 32 personerna – ett personalbehov för central administration, reparationer och underhåll av drygt 20 %, dvs. ett behov av

totalt 40 personer. Utredaren räknar med kostnader om sammanlagt 7,5 milj. kr. per år. Intäkterna beräknas till 6,1 milj. kr. per år. Även om en viss osäkerhet vidlåder driftkalkylen dras den bestämda slutsatsen att trafiken inte kan drivas lönsamt. Det företagsekonomiska underskottet beräknas till ca 1,5 milj. kr. per år. Under förutsättning att trafiken kan rationaliseras i ungefär samma omfattning som annan järnvägstrafik kan nuvärdet av underskotten under en överblickbar period beräknas till 15 milj. kr. Sedan trafiken rationaliserats och integrerats med SJ förutsätts driftersättning utgå på samma sätt som för övriga olönsamma järnvägslinjer inom SJ.

Betänkandet övergår härefter till en redogörelse för den del av utredarens uppdrag som innefattat överläggningar och förhandlingar med järnvägsbolaget och dess ägare angående *villkoren för ett statligt engagemang i driften* och det förhandlingsresultat som överläggningarna lett fram till. Diskussionerna med ägarsidan har utgått från grunder som kan sammanfattas enligt följande.

a) Ett statligt engagemang inom NBJ:s trafikområde skall primärt åsyfta att trygga trafikförsörjningen för tyngre gods för industrierna i området. För detta ändamål bör bandelen Gyttoorp–Otterbäcken med sidobanan Bofors–Valåsen utnyttjas. Trafikering av bandelarna Gyttoorp–Bredsjö och Gyttoorp–Ervalla behövs däremot inte. Anläggningarna och de för den hittillsvarande driften disponerade resurserna på sistnämnda bandelar blir överflödiga. Samma sak gäller sådana resurser på det återstående nätet, som inte erfordras för järnvägsdriften där.

b) Driften på det kvarvarande nätet bör rationaliseras och så snart sig göra låter helt integreras med SJ. Materielen bör successivt moderniseras, förnyas och anpassas till SJ-standard. Omställningen till en sådan drift förutsätter såväl investeringar som avveckling och försäljning av övertalig materiel och anläggningar. Den förutsätter dessutom en minskning av den nuvarande personalen. Omställningen kommer att kräva en övergångstid, vars längd i hög grad bestäms av takten i dispositionerna för personalen. Denna tid kan inte exakt fastställas men en rimlig uppskattning tyder på en period om ca fem år.

c) Den nuvarande personaluppsättningen i NBJ:s järnvägsdrift överstiger med ca 50 personer det personalbehov, som erfordras vid rationell drift i SJ på det kvarvarande nätet. Förhållandet indikerar det omställnings- och övertalighetsproblem som föreligger. Järnvägsbolaget har i sin framställning inte närmare behandlat denna problematik utan endast förutsatt att ett statsövertagande i sig skulle innebära att "samtidig berörd personal övergår i statlig tjänst". Kostnaderna för omställning m. m. blir beroende av vilka villkor som erbjuds och i vilken takt åtgärderna vidtas. Kostnaderna kan exempelvis bestå av kostnader för övertalighet, omplacering, omskolning samt viss pensionering. Härutöver föreligger också vissa frågor om pensionsskulder och bolagets pensionsförpliktelser mot personalen, vilka aktualiseras vid ett

statsövertagande. Dessa spörsmål måste bedömas ha väsentlig betydelse vid värderingsförfarandet i förhandlingsomgången.

d) De ekonomiska betingelserna för driften på NBJ är inte gynnsamma. Bolaget dras sedan länge med otillfredsställande rörelseresultat. Utsikter för lönsamhet synes inte föreligga. Bolaget kan inte självt svara för förnyelse i den nuvarande driften. Företaget saknar alltså kommersiellt intresse. Inte heller i rationaliserat skick – som del i SJ:s drift – torde verksamheten kunna bli lönsam. Driftkalkylen pekar på årliga driftunderskott i storleksordningen 1,5 milj. kr. Ett övertagande av verksamheten kan alltså förutses medföra en inte oväsentlig ekonomisk belastning för staten.

e) Bolagets anspråk på att vid ett statsövertagande få räkna med en värdering av överförda tillgångar i princip enligt koncessionens inlösningsbestämmelser saknar relevans, eftersom staten inte yrkat på att få överta verksamheten.

f) I fråga om formerna för ett eventuellt statligt engagemang har i direktiven för utredningen understrukits angelägenheten av lösningar, som är godtagbara från både företags- och samhällsekonomiska synpunkter. Även järnvägsbolaget har i sin framställning hänvisat till samhällsskäl i samband med hemställan om statsövertagande. Utredaren har inför de avvägningar och hänsynstaganden till sysselsättnings- och regionalpolitiska faktorer, som sålunda aktualiserats, förutsatt ett delat ansvar parterna emellan när det gäller de ekonomiska konsekvenserna för denna målsättning. Detta har varit en väsentlig utgångspunkt i förhandlingsomgången med NBJ:s ägare.

g) Vad gäller sättet för en överlåtelse till staten av järnvägsrörelsen eller delar därav har utredaren – också enligt direktiven – granskat i vad mån ett förvärv genom aktieövertagande av järnvägsföretaget kunde te sig lämpligt. Vid ett sådant förvärv aktualiseras indirekt frågor om värdering av tillgångar i form av mark, anläggningar och aktiviteter, som ingår i bolagets totala rörelse, men som inte är hänförliga till själva järnvägsdriften. Hit hör t. ex. frågan om hamnrörelsen i Otterbäcken samt dispositionen av sådan järnvägsmark, som blir överflödigt vid en nedläggning av vissa bansträckor. Dessa faktorer kan inte ses som isolerade spörsmål utan måste tas med som värderbara element i förhandlingsomgången till den del denna innefattar frågor om överlåtelse genom aktieförvärv.

h) En överenskommelse mellan NBJ–utredaren som företrädare för staten och den nuvarande ägarsidan om verksamhetens överlåtelse kan endast bli preliminär i avvaktan på att regeringen inhämtar riksdagens bemyndigande att godkänna överenskommelsen i fråga. Tidpunkten för en överlåtelse bör med hänsyn härtill inte lämpligen sättas till tidigare datum än den 1 januari 1979. En sådan tidplan förutsätter i sin tur att de av järnvägsbolaget förutsatta tidpunkterna för statsövertagande och nedläggning av viss drift senareläggs och att trafikeringsplikten och det ekonomiska ansvaret för driftens upprätt-

hållande under tiden fram till nyssnämnda datum alltjämt åvilar den nuvarande ägaren.

Med utgångspunkt i de sålunda skisserade grunderna utarbetades inför *förhandlingarna* två huvudalternativ för ett statsövertagande. Alternativen genomarbetades kalkylmässigt. Ett av huvudalternativen avsåg statsövertagande genom förvärv av aktierna i järnvägsbolaget. Det andra alternativet avsåg övertagande av och direkt införlivning med SJ av för kvarvarande drift erforderliga resurser. Inom ramen för sistnämnda alternativ hade studerats två modeller, dels en modell i enlighet med vad bolaget förutsatt i sin framställning med fullständig överföring av all järnvägspersonal till staten, dels en modell med mer begränsad överföring av personal. Utredaren kom själv efter en primär bedömning och vägning av de olika alternativen mot varandra fram till att ett statsövertagande genom aktieförvärv tedde sig fördelaktigast och lättast att genomföra, framför allt med hänsyn till att denna förvärvsform erbjöd de smidigaste förutsättningarna för successiv verksamhetsanpassning till den angivna målsättningen och en rimlig lösning av personalfrågorna. Även från trafikant- och SJ-synpunkt syntes en sådan form lämplig. Denna bedömning visade sig hållbar sedan förhandlingarna inletts – ägarsidan gav redan i inledningsskedet uttryck för en positiv syn på denna modell för statsövertagande.

Alternativet med ett aktieförvärv utgår från att hela aktiestocken, 40 000 aktier till ett nominellt värde av 4 milj. kr., övergår till staten. Aktierna värderas med hänsyn till ett övertagande den 1 januari 1979 av bolagets samtliga tillgångar och skulder samt förpliktelser, exkl. hamnen i Otterbäcken. Sistnämnda verksamhet avskiljs av ägarsidan före överlåtelsen på sätt förutsatts i överenskommelse mellan bolaget och Gullspångs kommun.

Vid ett statsförvärv på angivet sätt överflyttas från överlåtelsedagen den med koncessionen för järnvägen förenade trafikeringsplikten indirekt på staten. Staten övertar därmed också det yttersta ekonomiska ansvaret för driften. Som tidigare angetts kan detta uppskattas ge en ekonomisk belastning i form av ett underskott i driften med ca 1,5 milj.kr. per år vid rationaliserad drift, eller omräknat till nuvärde ca 15 milj. kr. Med hänsyn till att det här är fråga om en trafikering, som inte kan upprätthållas på företagsekonomiska grunder men – enligt utredarens bedömande – behöver vara kvar av samhällელი skäl, synes det angivna negativa avkastningsvärdet inte böra vägas in i den avräkning och värdering av aktierna, som aktualiseras vid ett förvärv på angivet sätt. Dock bör beaktas att ett överförande av det trafikekonomiska ansvaret på staten innebär att den nuvarande ägarsidan avlyfts den ekonomiska belastning, som ansvaret f. n. utgör för dess del. Rimligtvis bör detta få den konsekvensen att aktievärderingen vid överlåtelsen inte bör innefatta positiva beräkningar av substansvärden i fråga om de anläggningar och den utrustning, som erfordras för fortsatt drift på järnvägen.

Sedan utredningen och ägarsidan enats om alternativet med ett aktieförvärv som form för en överlåtelse vidtog diskussioner rörande värderingen av aktierna. Särskilt visade sig värderingen av förpliktelserna visavi personalen i sammanhanget vara en komplicerande faktor. Överläggningarna fördes i flera omgångar jämsides med att berörda personalorganisationer fick information i fråga om principerna för bedömningarna. Den värderingsbalans, varom slutlig enighet kunde nås, kan skisseras på följande sätt.

Broströms Rederi AB som överlåtare/säljare har att tillgodoräkna sig likvidationsvärdet av överflödiga anläggningar, materiel och utrustning i hela rörelsen. Detta värde har, inkl. hamnrörelsen i Otterbäcken, av säljaren uppskattats till ca 14 milj. kr. och av utredningen till ca 11 milj. kr. Dessa värden bör justeras med hänsyn till att hamnrörelsen skall utgå ur verksamheten före överlåtelsen liksom bolagets skulder, bl. a. pensionsförpliktelserna mot redan pensionerad personal samt återlånade ATP-medel. Tillhoppa kan dessa avdragsposter uppskattas till 4 milj. kr.

Staten som förvärvare/köpare har ett anspråk på att det så framräknade värdet av aktierna korrigeras med hänsyn till de omställningskostnader, som ett statsövertagande föranleder under den tid av ca fem år då verksamheten skall rationaliseras och personalstyrkan anpassas härtill. Huvuddelen av kostnaderna avser personalen i form av kostnader för successiv pensionering, reglering av pensionsskulder, omplaceringar m. m. Dessa kostnader kan enligt verkställda undersökningar – bl. a. med anlitande av särskild pensions-expertis – beräknas till minst 12 milj. kr. Som tidigare angetts har utredaren ansett att ägarsidan och staten bör dela på det ekonomiska ansvaret för en rimlig lösning beträffande den övertaliga personalen.

Enighet kunde nås om en köpesumma för aktierna om 4 milj. kr. och om att säljaren skall äga rätt att såsom koncernbidrag till moderbolaget under år 1978 överföra 1,5 milj. kr. Det överenskomms också att aktieöverlåtelsen skall ske den 1 januari 1979. Förhandlingarna avslutades genom att utredaren för statens del undertecknade ett preliminärt avtal med *Broströms Rederi AB* om huvudlinjerna i en överlåtelse av verksamheten på basis av nämnda villkor. Avtalet är daterat den 20 april 1978. Det är träffat under förbehåll av regeringens godkännande.

Avtalets utformning framgår av bilaga till protokollet i detta ärende.

Föredraganden

Innan jag närmare går in på det föreliggande preliminära avtalet om statligt förvärv av aktierna i *Nora Bergslags Järnvägs AB* vill jag erinra om att statsförvärv av enskilda järnvägar av mera allmän betydelse inte aktualiserats på länge. Senast så skedde var år 1957, då staten förvärvade Stockholm-Nynäs järnväg, Nynäsbanan. Dessförinnan hade ett relativt omfattande statsförvärv av enskilda järnvägar ägt rum under åren 1940–1952 inom ramen för det

förenhetligande av det svenska järnvägsnätet, varom 1939 års riksdag fattat principbeslut (prop. 1939:207, SU 1939:172, rskr 1939:318). Sammanlagt rörde det sig dessa år om övertagande av 7 439 km banlängd.

Förvärven tillkom efter riksdagsbeslut i varje enskilt fall, och efter på frivillig basis slutna, preliminära överenskommelser mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande järnvägsägare. Avtalen träffades med utgångspunkt i en värdering av resp. företags sannolika affärsvärde i den enskilde ägarens hand. I flertalet fall avsåg överenskommelserna köp av järnvägsanläggnings- och bolagets övriga tillgångar med sikte på deras direkta införlivande med SJ:s nät. I några fall förekom dock också indirekta förvärv genom aktieköp (aktiemajoriteten). Detta skedde bl. a. beträffande Nynäsbanan (prop. 1957:105, SU 1957:115, rskr 1957:298).

I fråga om NBJ kan nämnas att järnvägsstyrelsen åren 1954–1955 förde förhandlingar med bolagets ägare om statsförvärv av NBJ, som vid denna tidpunkt ännu var öppen för persontrafik. Förhandlingarna ledde dock inte till något statsförvärv.

Det nu föreliggande avtalet beträffande NBJ är liksom i fallet med Nynäsbanan baserat på förvärv indirekt genom aktieövertagande. I samband med ägarskiftet förutsätts en reduktion av den nuvarande driften, dels genom nedläggning av delarna Gyttorp–Bredsjö och Gyttorp–Ervalla snarast möjligt, dels genom rationalisering och anpassning till SJ-drift på det återstående nätet under en övergångsperiod av – beräkningsvis – fem år från tidpunkten för aktieövertagandet. Efter övergångsperiodens utgång förutsätts verksamheten helt införlivad med SJ. I sammanhanget vill jag erinra om att Stockholm-Nynäs järnvägsaktiebolag efter statsövertagandet per den 1 juli 1957 drevs som dotterföretag till SJ i aktiebolagsform under en period av 10 år fram till utgången av kalenderåret 1967, då det upphörde. Den 1 januari 1968 införlivades järnvägen med SJ och ingår från den dagen i SJ:s bokföring och statistik.

Vid de nu verkställda utredningarna har det framkommit att det från näringslivs- och regionalpolitiska synpunkter är av stor vikt att berörda bygder och företag bereds möjligheter till godstransportförsörjning genom järnväg. Genom järnvägsdrift tillgodoses också angelägna beredskapsändamål. Järnvägsdrift i förutsedd omfattning ger också ett andrum för att komma till rätta med sysselsättningsproblem, som vid en nedläggning av driften på det totala NBJ-nätet skulle bli akuta både vid en del av företagen och vid järnvägsbolaget. Utredarens förslag till drift och anpassning av verksamheten torde i hög grad tillgodose de önskemål och synpunkter i berört hänseende som framförts av personalorganisationerna.

Genomförs ett statsövertagande i den omfattning och i de former som utredaren förutsatt öppnas möjligheter för en successiv omställning av verksamheten samt en i anslutning här till följande anpassning av personalstyrkan till driftbetingelserna. Den nuvarande ålderstrukturen på personalen

är sådan att man kan räkna med viss naturlig avgång under de närmaste åren. Härutöver får personalresurserna under den förutsatta övergångstiden ytterligare anpassas genom omskolning, omplacering och viss pensionering. Jag vill i sammanhanget nämna att den i avtalet förutsedda försäljningen och överlåtelsen av Otterbäckens hamn till Gullspångs kommun ägt rum den 1 oktober 1978 sedan järnvägsbolaget och Gullspångs kommun träffat slutlig uppgörelse härom i juni 1978. I anslutning till denna överlåtelse har drygt en tiondel av den i järnvägstjänst tidigare anställda personalen övergått till anställning i hamnens tjänst och lämnat bolaget.

Jag anser mig i allt väsentligt kunna dela de synpunkter och förslag beträffande driften och trafikens uppläggning, som presenterats i utredningsbetänkandet. Jag förordar att järnvägsbolaget från den 1 januari 1979 övertas av staten med sikte på fortsatt drift på bansträckan Otterbäcken–Gyttorp och på sidobanan Bofors–Valåsen. Övertagandet bör ske genom aktieköp på angivet sätt enligt det preliminärt träffade avtalet. Aktierna bör förvaltas av SJ, som därmed får ett avgörande inflytande på bolagets drift och verksamhetsinriktning. Jag förutsätter att övergången till statlig bolagsform och anpassningen till SJ-driften från nyssnämnda datum skall kunna ske utan större problem. Sedan många år föreligger redan samarbete och samtrafik mellan NBJ och SJ i första hand genom SJ:s distriktsorganisation i Örebro.

Vad härefter gäller köpesumman har en ingående värderings- och förhandlingsomgång mellan företrädare för staten och Broströms Rederi AB lett fram till ett preliminärt avtal om beloppet 4 milj. kr. – exkl. 1,5 milj. kr. i koncernbidrag till de nuvarande ägarna före tidpunkten för överlåtelsen. Jag har inte funnit anledning till erinran häremot och tillstyrker att aktierna värderas till 4 milj. kr. i läget per den 1 januari 1979, dvs. då hamnrörelsen i Otterbäcken avskilts och sedan Broströms Rederi AB tillförts förutsatt koncernbidrag om 1,5 milj. kr. För ändamålet bör ett investeringsanslag om 4 milj. kr. anvisas i statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under anslaget Järnvägar m. m. Då förvärvet inte beräknas kunna ge någon förräntning måste hela investeringsbeloppet avskrivas. Om riksdagen anvisar ett investeringsanslag avser jag därför att föreslå regeringen att medge att SJ får merbelasta förslagsanslaget Avskrivning av nya kapitalinvesteringar, statens järnvägars fond, med 4 milj. kr. för budgetåret 1978/79.

Jag vill härutöver nämna att regeringen – i syfte att aktivera insatserna för rationalisering och omställning i den olönsamma driften på NBJ – genom beslut den 14 september 1978 lämnat Nora Bergslags Järnvägs AB tillstånd att från tidpunkt som får bestämmas i samråd med SJ lägga ned driften på bandelarna Gyttorp–Bredsjö och Gyttorp–Ervalla, att därefter riva upp spåranläggningarna och att avskilja marken från järnvägsfastigheten. Vidare bör nämnas att staten beretts möjlighet till insyn i driften och dispositionerna i övrigt för verksamheten i NBJ även för tiden före den 1 januari 1979 genom

att – i linje med vad som förutsatts i det preliminärt träffade avtalet – till järnvägsbolagets ledning redan knutits befattningshavare inom SJ med särskild sakkunskap och lokal förtrogenhet med driften. Även revisionell insyn har på motsvarande sätt kommit till stånd.

Jag vill slutligen för riksdagens information anmäla att regeringen i sitt beslut den 14 september 1978 angående nedläggning av viss drift på järnvägen m. m. lämnat bolagets hemställan om bidrag för 1977 års underskott utan bifall.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att till Järnvägar m. m. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kr.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

AVTAL

Mellan svenska staten, köpare, och Broströms Rederi Aktiebolag, säljare, har denna dag träffats följande avtal.

1 §

Detta avtal träffas under förbehåll av regeringens godkännande.

2 §

Säljaren överlåter till köparen samtliga 40 000 stycken aktier i Nora Bergslags Järnvägs Aktiebolag för en köpeskillning av 4,0 milj. kr. Överlåtelsen skall ske den 1 januari 1979. Aktierna skall vara åtföljda av icke förfallna kuponger.

3 §

Förutsättning för avtalets genomförande är att järnvägsbolaget före den 1 januari 1979 försäljer och överlåter Otterbäckens hamn till Gullspångs kommun i enlighet med de grunder som förutsätts i träffad överenskommelse mellan bolaget och kommunen.

4 §

Säljaren garanterar att ledningen för järnvägsbolaget intill överlåtelsedagen ej disponerar bolagets tillgångar eller ikläder bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana som avser bolagets normala rörelse, därest köparen ej lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

5 §

Säljaren garanterar att trafiken på järnvägen intill överlåtelsedagen upprätthålls i nuvarande utsträckning. Inskränkningar i trafiken får ske endast om köparen lämnar sitt medgivande därtill.

6 §

Säljaren medger att en representant för köparen får närvara vid styrelse-sammanträden i järnvägsbolaget. Vid avgörande av större frågor, som faller utanför den normala skötseln av företaget, skall samråd ske med köparens representant. Investeringar, nyanställning av personal och löneförhöjningar utöver gällande avtal skall godkännas av köparens representant. Utdelning på järnvägsbolagets aktier får ej beslutas.

7 §

Köparen äger utse en revisor i järnvägsbolaget fr. o. m. dagen för detta avtals undertecknande.

8 §

Extra bolagsstämma i Nora Bergslags Järnvägs Aktiebolag skall avhållas så snart detta avtal godkänts och aktieöverlåtelsen ägt rum. Vid denna bolagsstämma skall nuvarande styrelsen ställa sina platser till förfogande. Köparen förbinder sig att vid ordinarie bolagsstämma därefter meddela avgående styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för deras förvaltning under förutsättning av revisorernas tillstyrkan.

9 §

Säljaren äger rätt att som koncernbidrag till moderbolaget överföra 1,5 milj. kr.

10 §

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar, varav säljaren och köparen erhållit var sitt.

Stockholm den 20 april 1978

SVENSKA STATEN

Alexej Pellijeff

BROSTRÖMS REDERI AB

I. Blennow

