

Regeringens proposition

1981/82:229

om övertagande av aktierna i Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar

beslutad den 19 maj 1982.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen godkänna att statens järnvägar (SJ) förvärvar aktierna i Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar (TGOJ) samt ikläder sig de borgensåtaganden som behövs till följd av förvärvet. Köpeskillingen utgörs av det symboliska beloppet en krona.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1982-05-19

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland

Föredragande: statsrådet Elmstedt

**Proposition om övertagande av aktierna i Trafikaktiebolaget
Grängesberg-Oxelösunds järnvägar**

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar (TGOJ) är ett helägt dotterbolag till Svenskt Stål AB (SSAB). TGOJ:s verksamhet omfattar i första hand godstrafik men även viss resandefrafik med järnväg. Järnvägen är ca 30 mil lång och löper mellan Ludvika och Oxelösund med förgreningar till Köping och Kolbäck.

De för TGOJ dominerande godstransporterna avser malm från SSAB:s gruvor till Oxelösund samt plåt, stålämnen, tackjärn, skrot, koks och olja bl. a. från och till Domnarvets järnverk i Borlänge. Andra mer betydande godsslag är sågade trävaror och verkstadsprodukter.

Under år 1980 redovisade TGOJ en förlust före bokslutsdispositioner och skatt på 8,2 milj. kr. Under år 1981 uppvisade TGOJ däremot ett överskott. Sedan detta överskott i enlighet med köpeavtalet med SJ, överförts till division Gruvor inom SSAB redovisades ett nollresultat.

TGOJ fungerar delvis som en integrerad del av det helstatliga svenska järnvägsnätet genom sitt nära samarbete med SJ. TGOJ och SJ tillämpar samma taxor, utnyttjar godsvagnparken gemensamt och har en samordnad trafikplanering m. m.

SJ och SSAB är överens om en framtida integrering av TGOJ:s järnvägsdrift i SJ. Förhandlingar mellan parterna har resulterat i en uppgörelse som innebär att SJ övertar hälften av aktierna i TGOJ år 1982 och resten år 1989.

Köpeskillingen utgörs av det symboliska beloppet en krona. Under den tid som SSAB kvarstår som hälftenägare tillfaller eventuellt uppkommande överskott delvis SJ och till större delen SSAB. Om underskott uppstår skall SSAB till TGOJ erlägga en driftavgift som täcker detta underskott. Avgiften

minskas om malmtransporterna på grund av nedgång i brytningen understiger en miljon ton per år.

Enligt uppgörelsen skall vidare SJ senast tre månader efter det att SJ övertagit samtliga aktier befria SSAB från borgensåtaganden och övriga åtaganden som SSAB tidigare ingått för TGOJ:s räkning. SJ och SSAB skall i lika utsträckning lämna borgen om sådan behövs för finansieringen av TGOJ:s fortsatta verksamhet.

Uppgårelsen omfattar dels ett avtal om överlåtelse av aktierna, dels ett konsortialavtal. SJ har i en skrivelse till regeringen den 6 oktober 1981 hemställt om regeringens godkännande av dessa avtal. De järnvägsanställdas personalorganisationer har förklarat sig inte ha något att erinra mot att avtalen sluts.

Utöver dessa avtal har mellan SSAB och TGOJ träffats ett av SJ accepterat malmfraktavtal, som gäller till den 1 januari 1989. Avtalet upphör dock att gälla 12 månader efter det att brytning och uppföring av malm upphört i de gruvor från vilka malm enligt avtalet skall fraktas om nedläggning av dessa gruvor skulle ske.

Den investeringsplan som fastställts av SSAB och SJ innehåller investeringar – utöver de löpande eller eljest normala – på sammanlagt 42 milj. kr. Dessa investeringar som främst avser införande av automatiskt tågstopp (ATC) och inköp av nya godsvagnar avses finansieras med bolagets egna avskrivningsmedel, med hjälp av TGOJ:s likvida medel och därutöver genom extern finansiering om så erfordras.

Redan i dag förekommer ett omfattande samarbete mellan SJ och TGOJ. Vissa delar av TGOJ:s bana har en omfattande SJ-trafik och kan därför ses som funktionella delar av SJ:s bannät. Enligt min mening är det därför naturligt att verksamheten i lämplig utsträckning integreras med SJ:s verksamhet. Härigenom skapas förutsättningar för ett bättre utnyttjande av de båda järnvägsföretagens gemensamma resurser och därmed möjligheter till ökad effektivitet i trafiken. Detta förutsätter dock en målmedveten rationalisering och anpassning av verksamheten.

Jag förordar därför att SJ förvärvar aktierna i TGOJ. Enligt överenskommelsen skulle SJ ta över hälften av aktierna i TGOJ redan den 1 januari 1982. Jag förutsätter att parterna snarast kommer överens om ny tidpunkt för aktieförvärvet.

Enligt avtalet skall en särskild rationaliseringsplan upprättas för verksamheten i bolaget. Jag förutsätter att SJ och SSAB genomför rationaliseringsarbetet på sådant sätt under den tid som SJ är hälftenägare att järnvägen när den är helt överförd i SJ:s ägo inte heller då uppvisar något driftunderskott. Det bör nämligen vara en utgångspunkt för statsmakternas beslut att övertagandet inte leder till att statsbudgeten belastas, t. ex. i form av underskottstäckningsbidrag eller särskild driftersättning. Mer varaktiga underskott som eventuellt uppkommer efter det fulla övertagandet av

aktierna förutsätts därmed leda till behövliga minskningar av bana och trafik.

Hemställan

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

att bemyndiga regeringen att godkänna att statens järnvägar förvärvar aktierna i Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar samt ikläder sig de borgensåtaganden som behövs till följd av förvärvet.

Beslut

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