

## **Regeringens proposition**

**1981/82:32**

### **om bidrag till vissa transporter på malmbanan**

beslutad den 29 oktober 1981.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att ett temporärt anslag uppförs på statsbudgeten som gör det möjligt att under en begränsad tidsperiod, som omfattar åren 1982–1984, lämna LKAB en samhällsekonomiskt motiverad fraktnedsättning utöver den rabatt som utgår på företagsekonomiska grunder. Den totala fraktnedsättningen under perioden föreslås bli 600 milj. kr., varav 350 milj. kr. för år 1982, 150 milj. kr. för år 1983 och 100 milj. kr. för år 1984. Medlen föreslås disponeras av SJ för avräkning kvartalsvis från LKAB:s räkning hos SJ.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1981-10-29

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirthén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin.

**Föredragande:** statsrådet Elmstedt

## Proposition om bidrag till vissa transporter på malmbanan

### 1. Inledning

LKAB har under senare år haft stora ekonomiska problem. Detta sammanhänger till stor del med att brytning av järnmalm i Sverige sker under jord medan i utlandet brytningen i stor utsträckning sker i dagbrott. Härtill kommer att marknaden för den typ av malm som bryts i Norrbotten har minskat under senare år. Någon återhämtning som normalt följer i en konjunkturcykel har inte kunnat förmärkas.

De ekonomiska förlusterna har nödvändiggjort betydande statliga kapitaltillskott. För att täcka förlusterna under åren 1978 och 1979 har LKAB erhållit kapitaltillskott på totalt 1 140 milj. kr. För att upprätthålla sysselsättningen i malmfältsregionen har staten vidare tillskjutit sammanlagt 335 milj. kr. till vissa sysselsättningsprojekt. Därtill har LKAB genom nyemission fått ytterligare 200 milj. kr. för att genomföra vissa investeringar, bl. a. för en utbyggnad av kulsinterverket i Kiruna. I enlighet med regeringens proposition (1980/81:128, NU 1980/81:48, rskr 1980/81:301) om vissa företag inom Statsföretagsgruppen har LKAB vidare fått statliga medelstillskott för förlusttäckning för åren 1980 och 1981. År 1980 uppgick förlusten till 340 milj. kr. För år 1981 beräknas förlusten till ca 700 milj. kr.

Inom LKAB har nyligen genomförts ett utredningsarbete som belyser företagets utvecklingsmöjligheter på sikt. Utredningen är en fortsättning och uppföljning av den utredning som genomfördes år 1978 och som kallades "Strukturutredning LKAB 1978". Utredningen har bl. a. sökt besvara frågan under vilka förutsättningar LKAB har möjlighet att bedriva en företagsekonomiskt lönsam malmbrytning. Utredningen har också studerat olika åtgärder som behövs för att förbättra företagets konkurrenskraft och

den finansiella situationen.

Utredningen visar att marknadsutrymmet för LKAB:s huvudmarknad i Västeuropa kommer att vara begränsat under början av 1980-talet. För att företaget skall kunna uppnå planerade leveransvolymerna behövs kraftiga marknadsinsatser. Resultatprognoserna för den närmaste tioårsperioden visar på fortsatta förluster och betydande kapitalbehov. Det är orealistiskt att LKAB och moderbolaget Statsföretag skall kunna finansiera det mycket stora kapitalbehov som har beräknats.

Mot den här bakgrunden kommer regeringen senare denna dag att förelägga riksdagen förslag om att staten skall medverka i en finansiell rekonstruktion av LKAB. Regeringen föreslår sålunda på förslag av chefen för industridepartementet att Statsföretag får ett ägarettillskott för att genomföra en finansiell rekonstruktion av LKAB.

Som en bidragande orsak till LKAB:s dåliga ekonomi har pekats på gruvornas geografiska läge i förhållande till utskeppningsplatsen vilket medför höga transportkostnader.

Såväl LKAB, SJ som Norske Statsbaner (NSB) deltar i transportererna av den norrbottniska järnmalmen. LKAB svarar för lastning och lossning av malmvagnar, lageruppläggning och skeppslastning. SJ och NSB svarar för transportererna till skeppningshamnarna. För transportererna betalar LKAB frakt till SJ och NSB enligt särskilda fraktavtal. Avtalen är inte samordnade mellan de två järnvägsföretagen vare sig till innehåll eller giltighet i tid.

Med anledning av 1980 års budgetproposition (prop. 1979/80:100, bilaga 9) yrkades i riksdagen i motioner att det år 1978 träffade fraktavtalet mellan SJ och LKAB skulle omprövas. Motiveringen var att SJ:s intäkter i trafiken på malmbanan skulle vara orättmätigt stora.

Trafikutskottet erinrade vid behandlingen av motionerna (TU 1979/80:10) om att SJ – som måste sträva efter att nå sina ekonomiska mål – enligt riksdagens beslut över en längre period skall förränta det kapital som staten lagt ned i företaget. I anslutning härtill nämndes att SJ enligt egna uppgifter lämnar LKAB stora rabatter.

Trafikutskottet slog vidare fast att varken regeringen eller riksdagen bör ingripa i SJ:s prisöverenskommelser. Sådana ingripanden skulle enligt utskottet i hög grad försvåra företagets ställning som affärsverk och därmed dess förmåga att konkurrera på lika villkor. Riksdagen kunde mot denna bakgrund inte tillstyrka att avtalet revs upp eller omprövades. Trafikutskottet framhöll emellertid att det syntes föreligga starkt skiljaktiga meningar beträffande grunderna för avtalet, såsom bedömningen av kapitalkostnaderna för banan m. m. LKAB hävdar enligt utskottet att de ekonomiska betingelserna för gruv- och malmbanedriften i Kiruna och i MalMBERGET försämrats genom avtalsvillkoren.

Av stort intresse är enligt trafikutskottet de särskilda transportförutsättningar som råder på malmbanan. Bl. a. framhölls att det från samhällsekonomisk synpunkt är av vitalt intresse att transportförhållandena utformas så

att de särskilda betingelser som råder i malmfälten tas till vara. Enligt utskottets mening borde därför en samhällsekonomiskt övergripande bedömning av den nuvarande situationen komma till stånd. Även frågan om att parterna tillsammans bildar ett företag för att handha malmbanedriften i dess helhet borde i anslutning härtill kunna aktualiseras. Berörda frågor skulle enligt trafikutskottet snarast övervägas i den ordning regeringen finner lämpligt och härav föranledda förslag föreläggas riksdagen. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

## 2. Överväganden

Mot bakgrund av de uttalanden som gjorts av riksdagen har inom kommunikations- och industridepartementen gjorts vissa på trafik-, sysselsättnings- och regionalpolitiska grunder baserade samhällsekonomiska överväganden av transportsituationen på malmbanan. I det följande redovisar jag efter samråd med chefen för industridepartementet mina ställningstaganden med anledning härav.

Jag vill inledningsvis erinra om de trafikpolitiska principer och regler i övrigt som styr SJ:s verksamhet på transportmarknaden. Riktlinjerna för SJ:s verksamhet har lagts fast i 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419) och i 1980 års strukturplan för statens järnvägar (prop. 1980/81:20, TU 1980/81:6, rskr 1980/81:101).

Genom det trafikpolitiska beslutet och strukturplanen har slagits fast att SJ skall drivas som ett affärsverk. Detta innebär att SJ inom de av samhället uppdragna ramarna och med de av riksdagen beslutade ersättningarna för avgränsade tjänster skall drivas efter företagsekonomiska principer på samma sätt som andra statliga och privata trafikföretag.

Det ekonomiska målet för SJ innebär att intäkterna från verksamheten inkl. driftersättningen för trafiken på det ersättningsberättigade bannätet varje år skall täcka verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar på tillgångarnas återanskaffningsvärde och därutöver ge en förräntning som motsvarar räntan på det disponerade statskapitalet. Med tanke på de kraftiga konjunkturvariationer som normalt präglar SJ:s trafik gäller förräntningskravet som ett genomsnitt för en konjunkturcykel.

Efter 1975/76 har SJ:s resultat försämrats kraftigt och under de senaste budgetåren har SJ redovisat betydande underskott. Den totala resultatbristen under budgetåret 1980/81, inkl. förräntningskravet, var ca 614 milj. kr. Regeringen har föreslagit (prop. 1981/82:25) riksdagen att bevilja ett särskilt anslag om 437,4 milj. kr. för täckning av driftunderskottet.

I strukturplanen pekas på de negativa konsekvenser som blir följden om SJ fortlöpande tillåts driva sin verksamhet med stora underskott. Bl. a. föreligger en påtaglig risk för att prisbildningen på transportmarknaden blir snedvriden och att investeringar och transportmönster anpassas till en ineffektiv fördelning av transportarbetet. Det är också viktigt att det finns ett

incitament för SJ att uppfylla det uppsatta resultatkravet för att järnvägens service till såväl näringsliv som resenärer inte påtagligt skall försämrats.

Genom strukturplanen fastlades sammanfattningsvis att SJ skall inrikta sin verksamhet på att *senast under budgetåret 1983/84 uppnå full kostnadstäckning och uppfylla det av statsmakterna uppställda förräntningskravet.*

Godstrafiken svarar f. n. för ca 60 % av SJ:s totala trafikintäkter exkl. den statliga driftersättningen. I strukturplanen framhålls därför att det är av största vikt att SJ:s prispolitik på godstrafikområdet utformas så att det ekonomiska målet för SJ kan nås. Bl. a. understryks att SJ i sina fraktavtal skall eftersträva att förutom att täcka de rörliga kostnaderna också sammanlagt uppnå ett tillräckligt stort bidrag för att täcka de för hela SJ gemensamma kostnaderna för bl. a. bannät och administration. Det är alltså en uppgift för överordnade politiska organ att göra de övergripande samhällsekonomiska bedömningar och fatta de beslut med anledning härav som är nödvändiga för att samhällets intressen skall kunna tas tillvara på ett tillfredsställande sätt.

Jag går nu över till de möjligheter som finns att minska LKAB:s fraktkostnader.

Vid sidan av gällande fraktavtal har träffats en separat överenskommelse mellan SJ och LKAB om upprättande av ett åtgärdsprogram för rationalisering och effektivisering av malmens hantering och transport på i första hand kort sikt. LKAB får andel i uppkommande rationaliseringsvinst och effektivitetsförbättring i form av en på förhand bestämd, årsvis successivt ökande nedsättning av frakten enligt fraktavtalet. Rationaliseringsåtgärderna i det kortare perspektivet avser i allt väsentligt åtgärder inom ramen för nuvarande organisation och transportsystem.

I sammanhanget bör noteras att såväl NSB som SJ har en fullständig administration för järnvägstrafik på malmbanan i form av trafikplanering, tågledning, lok- och lokpersonalledning, övrig personaladministration, transportledning, lok- och vagnunderhåll, spårunderhåll samt underhåll av elektro-, signal- och tele/radioutrustning, dvs. dubbel uppsättning av alla nödvändiga funktioner. Utefter malmbanan arbetar närmare 1 200 personer i SJ och drygt 400 personer i NSB. Härtill kommer att inom LKAB, som har drygt 5 900 anställda i Norrbotten, har drygt 200 personer direkt anknytning till malmtransporterna.

Det förhållandet att sammanlagt tre administrationer är inblandade i styrningen av malmens hantering och transport försvårar en rationell hantering. Vid en jämförelse med utländska malmbanor och terminaler visar det sig också att den svenska malmbanetrafi ken har en tung administration, högt personalantal, långa terminaltider för lastning och lossning av malmvagnar, låg undervägskapacitet per tåg, stor personalinsats för banunderhåll, lågt vagnutnyttjande och ett stort antal verkstäder. Härtill kommer en stor personalinsats för drift och underhåll av lossningsstationen i Narvik.

Såväl LKAB som de två järnvägsföretagen ser möjligheter till betydande minskningar av transport- och hanteringskostnaderna på malmbanan. Jag delar uppfattningen att detta är fullt möjligt. Det ligger i samhällets intresse att trafiken på malmbanan utförs till så låga kostnader som möjligt för att därigenom fraktnivån skall kunna hållas nere. För att lösa de ovan redovisade problemen krävs emellertid enligt min mening ett samordnat svenskt-norskt synsätt där transporter betraktas som sammanhängande system där malmen kan hanteras i en obruten kedja från brytning till skeppslastning. En samordning mellan NSB och SJ bör därför ske med utgångspunkt från kravet på bästa möjliga användning av företagens gemensamma resurser. Bl. a. bör förutsättningarna för att införa ett system som möjliggör en samlad operativ planering och ledning studeras. Betydelsen härav förstärks av erfarenheter vid utländska gruvor och malmbanor.

För att klarlägga de mera långsiktiga rationaliseringsvinsterna genomförs f. n. i samarbete mellan LKAB, NSB och SJ en förutsättningslös analys av transportsituationen på malmbanan. Jag vill understryka betydelsen av att dessa diskussioner snabbt leder fram till ett långsiktigt samordnat åtgärdsprogram som kan sänka totalkostnaden för utskeppad malm och skapa garantier för en på sikt effektiv transportkedja från gruva till utskeppningshamn. Huruvida den eftersträfvade samordningen bör ske i bolagsform eller inte ankommer på parterna att bedöma.

Efter vad jag erfarit kommer nu verksamheten på malmbanan att rationaliseras i snabb takt vilket bör öka LKAB:s möjligheter till lönsam produktion och dess internationella konkurrensförmåga. Med hänsyn till företagets ekonomiska situation sådan den kommit att utvecklas under senare år bedömer jag emellertid efter samråd med chefen för industridepartementet att rationaliseringsåtgärderna under en viss period bör kompletteras med statliga åtgärder som direkt reducerar LKAB:s transportkostnader.

Mot bakgrund av de trafikpolitiska riktlinjer som gäller för SJ är det nödvändigt att sådana åtgärder framdeles inte påverkar SJ:s förutsättningar som affärsverk. Jag föreslår därför att ett temporärt anslag uppförs på statsbudgeten som gör det möjligt att under en avgränsad tidsperiod lämna LKAB en tillfällig samhällsekonomiskt motiverad fraktnedsättning utöver den rabatt som utgår på företagsekonomiska grunder.

Mitt ställningstagande utgår från LKAB:s ekonomiska situation och internationella konkurrensläge samt den regionalpolitiska betydelseverksamheten i malmfälten har. Jag finner, efter samråd med chefen för industridepartementet, att en fraktnedsättning med totalt 600 milj. kr. under en bestämd tidsperiod, som bör begränsas till åren 1982-1984, är en väl avvägd nivå. Det är rimligt att en större del utbetalas i början av perioden varför SJ bör få disponera över medlen för avräkning kvartalsvis från LKAB:s räkning hos SJ med 350 milj. kr. för år 1982, 150 milj. kr. för år 1983 och 100 milj. kr. för år 1984.

### 3. Hemställan

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

att till *Bidrag till vissa transporter på malmbanan* för budgetåret 1981/82 anvisa ett reservationsanslag på 600 000 000 kr.

---

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

