

Nr 212.

Av herr **Mannerskantz** och herr **Ericsson, Carl Eric**, *angående ändrade lånevillkor för statens låneverksamhet för den mindre skeppsfarten.*

Sedan riksdagen med anledning av väckta motioner i skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 maj 1938, nr 287, anhållit om utredning rörande den mindre skeppsfartens ekonomiska betingelser med beaktande särskilt av möjligheterna att underlätta moderniseringen av det däri använda tonnaget, tillkallade chefen för handelsdepartementet jämlikt av Kungl. Maj:t lämnat bemyndigande särskilda utredningsmän att verkställa utredning i ämnet. I det av utredningsmännen, som antagit benämningen 1938 års sjöfartskommitté, den 14 december 1938 avgivna betänkandet framfördes förslag till åtgärder för att underlätta moderniseringen av den mindre skeppsfartens tonnage. I betänkandet konstaterades bl. a. att motorsegeltonnaget visat en förvånande grad av anpassningsförmåga, men att svårigheter mött i fråga om tonnagets förnyelse. Motorsegelflottans genomsnittsålder vore på grund därav påtagligt hög; den utgjorde vid 1936 års utgång 35 år. Enligt kommitténs mening gällde det i första hand att tillgodose den mindre skeppsfartens kapitalförsörjningsbehov för tonnagets förnyelse eller modernisering. På grundval av kommitténs betänkande framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 119 till 1939 års riksdag förslag om ökade lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten. I anledning härav beslöt riksdagen nämnda år inrättande av en statens lånefond för den mindre skeppsfarten i anslutning till Svenska skeppshypotekskassan, till vilken lånefond från rederilånefonden överfördes 3 miljoner kronor. Vidare beslötos vissa ändrade villkor för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen.

De av statsmakterna sålunda vidtagna åtgärderna till underlättande av motorsegelflottans förnyelse hava emellertid visat sig vara otillräckliga för att bringa nämnda flotta upp till en nivå, som motsvarar de krav som ställas på den.

På grund av förlisning och upphuggning har nämligen antalet fartyg minskats, under det att å andra sidan blott ett ringa antal nybyggen har tillkommit. Fartygens genomsnittsålder lär nu ligga vid 40 å 50 år. Att nybyggnad icke i tillräcklig omfattning kunnat äga rum har berott dels på svårigheterna att anskaffa nödigt kapital och dels på materialbrist och den stora arbetsbelastningen å skeppsvarven för byggnad av annat tonnage.

Svårigheter ha även mött att genomföra en önskvärd modernisering av det förefintliga tonnaget. Situationen är nu sådan att på grund av den stora

avgången, den höga genomsnittsåldern och den ringa nybyggnadsfrekvensen betydande risk föreligger, att motorsegeltonnaget om ett fåtal år blir avsevärt decimerat.

Denna utveckling är beklaglig icke minst med hänsyn till den viktiga uppgift som detta tonnage har att fylla inom landets transportväsende. För transport av vissa varor användas huvudsakligen motorseglare. Detta gäller inrikes transporter av bl. a. cement, gödning, kalksten, spannmål, fodermedel, fröer, sten och tegel. Tonnaget sysselsättes även i icke obetydlig utsträckning för transport av varor mellan svenska och utländska hamnar, huvudsakligen i Skandinavien och inom östersjöbäckenet.

Med rätta har sagts, att motorseglarna inom sjöfarten spela samma roll som lastbilarna inom transportväsendet till lands.

Motorsegelflottans betydelse för landet inskränker sig icke till de insatser nämnda flotta utför inom transportväsendet. Densamma fyller vid sidan härav en viktig uppgift för rekryteringen och utbildningen av besättning och befäl framför allt till det större handelstonnaget men även till marinen.

Vid övervägande av de åtgärder, som äro möjliga att vidtaga för motverkande av ogynnsam utveckling, må konstateras, att svårigheter alltjämt möta att tillgodose kapitalförsörjningsbehovet. För tonnagesförnyelsen inom den mindre handelsflottan har statens lånefond för den mindre skeppsfarten respektive statens sekundärlånefond hittills icke varit av nämnvärd betydelse. Dessa lånefonder äro enligt uppgift från berörda redare icke i större utsträckning anlitade, vilket är sammanhängande med de restriktiva lånevillkoren. Dessa äro nämligen icke direkt lämpade efter de särskilda förhållanden under vilka förevarande näring arbetar och det sätt varpå företagen i regel finansieras; rörelse drives i de flesta fall i form av partsrederi. Det må i detta sammanhang anmärkas, att delägarna i dessa partsrederier i allmänhet äro personer med relativt blygsamma ekonomiska villkor och med begränsade egna kapitalreserver.

Vissa ändringar i de statliga lånevillkoren böra lämpligen övervägas. Ett väsentligt hinder för utnyttjande av de statliga lånefonderna erbjuder den omständigheten, att byggnadskreditiv icke kan erhållas; lån ställes till förfogande först när efter vunnen registrering av det nybyggda fartyget godtagbar inteckning kan presenteras. Den av 1938 års sjöfartskommitté anvisade vägen för redarna att under mellantiden ställa tillfällig säkerhet i andra av dem ägda fartyg är endast undantagsvis framkomlig för motorsegelflottans vidkommande. Flertalet rederier inneha nämligen endast ett enda fartyg. Möjligheter borde förefinnas för att lån från de statliga lånefonderna må kunna utbetalas redan under byggnadstiden. För möjliggörande av den önskvärda förnyelsen av motorsegeltonnaget torde vidare böra övervägas sådana ändringar i gällande skattelagstiftning att möjligheter skapas för rederier, som drivas i annan form än aktiebolag eller ekonomisk förening, att vid beräkning av nettointäkt av rörelse enligt kommunalskattelagen och förordningen om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt njuta avdrag för avsättning till investeringsfond. Dylik avdragsrätt tillkommer

för närvarande endast aktiebolag och ekonomisk förening, vilka åtnjuta fri avskrivningsrätt, och sålunda icke fysisk person eller partsrederi.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte framlägga förslag till ändrade lånevillkor för statens låneverksamhet för den mindre skeppsfarten i huvudsaklig överensstämmelse med ovan angivna riktlinjer.

Stockholm den 23 januari 1949.

Axel Mannerskantz.

Carl Eric Ericsson.
