

Nr 56.*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ökade lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten m. m.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 51 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 2 februari 1951, föreslagit riksdagen att dels besluta, att från statens lånefond för den mindre skeppsfarten må från och med den 1 juli 1951 lämnas lån i huvudsaklig överensstämmelse med vad i berörda statsrådsprotokoll förordats, dels medgiva, att till statens lånefond för den mindre skeppsfarten skall överföras ett belopp av 2 miljoner kronor från rederilånefonden, dels ock medgiva, att statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg må avvecklas vid utgången av budgetåret 1950/51.

En av 1938 års sjöfartskommitté för tolv år sedan verkställd utredning angående den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnageets förnyelse var avsedd att utgöra en första etapp i en större undersökning rörande de ekonomiska betingelserna för den svenska skeppsfarten över huvud taget. De beslut, som fattades vid 1939 års riksdag, betraktades därför såsom ett provisorium i avvaktan på de åtgärder, vartill kommitténs fortsatta arbete kunde leda. Kommitténs verksamhet vilade emellertid under kriget och har utan att återupptagas sedermera upphört. Det provisoriska stöd åt den mindre skeppsfarten, som inrättandet av lånefonden för denna sjöfartsgren innebar, har kommit att oförändrat bestå men har icke åstadkommit avsedd tonnagesförnyelse. Utformningen och tillämpningen av lånebestämmelserna, försämrade ekonomiska förutsättningar samt höga byggnadskostnader för fartyg ha nämligen medfört, att möjligheterna att låna från fonden för nybyggnad eller modernisering av fartyg endast i ringa mån utnyttjats. Nyanskaffning av fartyg genom köp från utlandet har ej heller skett i nämnvärd utsträckning. Den mindre handelsflottan inrymmer därför i dag förhållandevis flera äldre fartyg än före kriget. Åldersgruppen 40 år gamla och äldre fartyg, vilken år 1938 utgjorde 35 procent av fartygsbeståndet, har nu ökat till att omfatta över 50 procent. Dessa äldre fartyg fylla icke tidens krav i fråga om byggnadsmaterial, konstruktion m. m. De äro därför oekonomiska i drift, vilket bidrager till att de ha svårt att konkurrera med utländska fartyg av samma storlek. Den mindre skeppsfarten har kommit i ett alltmer beträngt läge och är

uppenbarligen allvarligt hotad, om den angivna utvecklingen beträffande fartygsbeståndet får fortsätta. En minskning av det mindre tonnaget skulle komma att medföra påtagliga transportsvårigheter och ökade transportkostnader. Frågans vikt har också betonats i riksdagen såväl år 1949 i en motion som föregående år i en interpellation.

I skrivelse den 4 februari 1949 har Sveriges segelfartygsförening hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning rörande revision av bestämmelserna om lån ur de för den mindre skeppsfarten avsedda lånefonderna. En utredning i ämnet har numera verkställts genom nämnden för statens lånefond för den mindre skeppsfarten. Utredningen har därefter med vissa statistiska undersökningar av kommerskollegium överlämnats till Kungl. Maj:ts prövning. De förslag, som i samband med utredningarna framlagts, avse att få till stånd icke blott en utsträckning av låneverksamheten att omfatta jämväl stöd under byggnadstiden utan även vissa ytterligare uppmjukningar av lånebestämmelserna. Förslagen ha i princip tillstyrkts av remissmyndigheterna. Avvikande mening har anmälts endast beträffande vissa punkter. I ärendet har emellertid framhållits, att mera väsentlig nybyggnad av mindre fartyg icke kan ske, förrän byggnadskostnaderna bli lägre. Det är, framhåller departementschefen, f. n. omöjligt att förutsäga när så kommer att bli fallet. Med hänsyn härtill kan det — såsom riksgäldsfullmäktige gjort — enligt departementschefen ifrågasättas, huruvida beslut i ärendet bör fattas redan nu. I likhet med fullmäktige har departementschefen emellertid ansett önskvärt att ställningstagandet till förslagen icke uppskjutes.

Förslagen innebära väsentligen, att lån från lånefonden för den mindre skeppsfarten skulle lämnas mot säkerhet av in-teckning i fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton eller i annat fartyg, som av styrelsen för svenska skeppshypotekskassan prövas icke bära ifrågakomma för lån från kassan. Lån skulle beviljas till högst 70 procent av det värde till vilket fartyget av länenämnden för den mindre skeppsfarten uppskattas eller, där fråga är om nybyggnad av fartyg, det kontraktspris som nämnden funnit kunna godtagas såsom fartygets värde. När fråga är om nybyggnad av fartyg med bruttodräktighet av högst 500 ton skulle utfästelse om lån från fonden kunna på förhand lämnas intill 70 procent av kontraktspriset. Amorterings-tiden för lån från fonden skulle utsträckas från 10 till 15 år, därav det första året amorteringsfritt, och låneräntan sänkas från 4 procent till $3\frac{1}{4}$ procent. För att kunna möta de väntade ökade anspråken på fonden skulle denna tillföras nytt kapital å 6 miljoner kronor, varav 1,5 miljoner kronor genom överföring från statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg. Statens sekundärlånefond för rederinäringen skulle vid bifall till förslagen i fortsättningen icke anlitas för den mindre skeppsfartens behov.

Då de föreslagna åtgärderna synas vara ägnade att i sinom tid bidra till att underlätta en återuppbyggnad av det mindre tonnaget har departementschefen förordat, att bestämmelserna för lån åt den mindre skeppsfarten revideras i huvudsaklig överensstämmelse med förslagen. Departementschefen har sålunda tillstyrkt desamma i vad de avse höjning av lånegränsen till 70

procent, förhandsutfästelse om lån vid nybyggnad av fartyg om högst 500 bruttoton samt utsträckning av amorteringstiden till 15 år, varav det första året amorteringsfritt.

Vad angår frågan om vilka fartyg, som skola ifrågakomma för lån ur lånefonden för den mindre skeppsfarten, har departementschefen erinrat om att lån f. n. lämnas mot inteckning i motorseglare eller i annat fartyg, som av styrelsen för svenska skeppshypotekskassan prövas icke böra ifrågakomma för lån från kassan. Beträffande denna gränsdragning mellan fondens och kassans verksamhet framhölls vid tillkomsten av ifrågavarande bestämmelse, att motorseglertonaget vore uteslutet från möjlighet till lån ur kassan och att sådant tonnage funnes upp till en storleksgräns av ca 400 ton. Det ansågs då vara naturligt, att maskindrivet tonnage, som till storlek, användning m. m. vore ungefärligen jämförligt med motorseglertonaget, beviljades lån från fonden och icke från kassan. Kommerskollegium har nu föreslagit, att lån skall avse dels fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton dels ock — såsom förut — annat fartyg, som av styrelsen för skeppshypotekskassan prövas icke böra ifrågakomma för lån från kassan. För lån från fonden skulle alltså enligt kollegium ifrågakomma såväl motorseglare som maskindrivna fartyg om högst 500 bruttoton samt — enär endast maskindrivna fartyg kunna komma i fråga för lån ur kassan — sådana fartyg över 500 ton, för vilka kassan icke anser sig kunna bevilja lån. Kollegium har däremot begränsat sitt förslag i fråga om förhandsutfästelse om lån att gälla fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton. Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening och Föreningen Sveriges inrikessjöfart ha i sina utlåtanden föreslagit, att gränsen för erhållande av lån icke sättes lägre än 800 bruttoton. Departementschefen har framhållit, att enligt vedertagna principer fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 bruttoton icke anses tillhöra den mindre skeppsfarten. För egen del har departementschefen därför ansett det icke lämpligt, att ett stöd, som uttryckligen är avsett för denna skeppsfart och som har sin grund i denna sjöfartsgrens speciella svårigheter, utsträcker till fartygsgrupper, som i allmänhet icke hänföras till sjöfartsgrenen. Departementschefen har därför förordat, att lån må meddelas allenast för fartyg om högst 500 bruttoton.

I fråga om räntans storlek har departementschefen i likhet med flera remissmyndigheter ansett skäl icke föreligga att frångå de för lån av motsvarande slag allmänt tillämpade räntebestämmelserna. Departementschefen har således förordat, att räntesatsen bibehålles vid 4 procent.

Kommerskollegium har föreslagit, att lånefonden för den mindre skeppsfarten skulle tillföras — utöver den till 1,5 miljoner kronor uppgående kapitalbehållningen i lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg — 4,5 miljoner kronor, alltså tillhoppa 6 miljoner kronor. Departementschefen har framhållit, att lånemöjligheterna för den mindre skeppsfarten med hänsyn till de höga varvspriserna kunna beräknas icke f. n. bli utnyttjade annat än i ringa omfattning. I likhet med statskontoret har departements-

chefen därför ansett, att en kapitalförstärkning i den utsträckning, som kollegium förordat, f. n. icke är erforderlig. Departementschefen har tillstyrkt, att ökningen nu begränsas till 2 miljoner kronor. Enligt departementschefens mening bör detta tillskott tagas från rederilånefonden, som uppgår till ca 7,3 miljoner kronor och sedan budgetåret 1936/37 ej tagits i anspråk för lån. Kollegii förslag att till förstärkning av lånefonden för den mindre skeppsfarten anlita kapitalbehållningen i lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg syntes alltså få förfalla. Förslaget aktualiserar emellertid frågan om sistnämnda fonds fortbestånd över huvud taget. Denna fond, framhåller departementschefen, fyller ej längre någon egentlig uppgift och torde utan olägenhet kunna helt avvecklas. Medgivande har därför ansetts böra utverkas av riksdagen, att fonden må avvecklas vid utgången av budgetåret 1950/51. Behållningen å fonden har vid bifall till vad departementschefen förordat synts böra tillföras riksgäldskontoret.

Riksdagens revisorer ha i sin till 1946 års riksdag avgivna berättelse förklarat, att det enligt deras uppfattning borde undersökas om icke — förutom lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg — rederilånefonden borde helt avvecklas. I anslutning därtill har 1946 års riksdag i skrivelse nr 212 anhållit, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allmän översyn av statens utlåningsverksamhet och fondförvaltning. Det är departementschefens avsikt, att oberoende av en sådan utredning låta undersöka om och i vilken mån det finnes anledning avskaffa rederilånefonden.

Det har synts departementschefen få ankomma på Kungl. Maj:t att vidtaga de författningsändringar och utfärda de bestämmelser i övrigt, som kunna bli erforderliga vid bifall till vad i det föregående föreslagits.

Utskottet. Enligt vad departementschefen upplyst har det provisoriska stöd åt den mindre skeppsfarten, som inrättandet år 1939 av lånefonden för denna sjöfartsgren innebar, icke åstadkommit avsedd tonnagesförnyelse. En av anledningarna härtill anges ha varit utformningen och tillämpningen av lånebestämmelserna.

I den föreliggande propositionen har Kungl. Maj:t på grundval av i ämnet verkställd utredning framlagt förslag till vissa utvidgningar och uppmjukningar av dessa bestämmelser för att därigenom åvägbringa en förbättring av den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnagesförnyelse.

Till följd av det beträngda läge, vari denna skeppsfart kommit, finner även utskottet angeläget att något åtgöres på detta område. Utskottet är dock i likhet med departementschefen icke övertygat om att de föreslagna åtgärderna äro tillräckliga för att bringa den mindre skeppsfarten ur dess svårigheter. Då emellertid ökade kreditmöjligheter givetvis kunna få viss betydelse, anser utskottet sig böra tillstyrka att den ifrågasatta revisionen av lånebestämmelserna kommer till stånd.

Utskottet är sålunda berett biträda förslaget om, att den övre gränsen för lån ur fonden för den mindre skeppsfarten höjes från 50 procent till 70 procent av ett av lånenämnden för den mindre skeppsfarten uppskattat värde ävensom

att när fråga är om nybyggnad av fartyg utfästelse om lån skall kunna på förhand lämnas intill 70 procent av kontraktspriset.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle nämnden för lånefonden kunna lämna utfästelse på förhand om lån ur fonden. Genom denna utvidgning av bestämmelserna underlättas möjligheterna att vid nybyggnad av fartyg erhålla kredit under byggnadstiden. Då detta förslag synes vara ägnat att främja tonnagesförnyelsen vill utskottet biträda detsamma. Ej heller synes utskottet något vara att erinra mot att såsom ett ytterligare medel i angivna syfte amorteringstiden utsträcker till 15 år, varav det första året amorteringsfritt.

Vad beträffar frågan om vilka fartyg som skola ifrågakomma för lån ur fonden ha meningarna varit delade. Sålunda har å ena sidan gjorts gällande att lån ur fonden skulle kunna beviljas dels fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 bruttoton, dels ock — såsom förut — annat fartyg, som av styrelsen för skeppshypotekskassan prövas icke böra ifrågakomma för lån från kassan, men att i fråga om förhandsutfästelse om lån bör gälla fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton. Å andra sidan har föreslagits, att gränsen för erhållande av lån icke bör sättas lägre än 800 bruttoton. Då, enligt vad departementschefen framhållit, enligt vedertagna principer fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 bruttoton icke anses tillhöra den mindre skeppsfarten och den föreslagna stödaktionen utslutande avser denna skeppsfart, finner utskottet i likhet med departementschefen att lån bör meddelas allenast fartyg om högst 500 bruttoton.

Enligt förslaget skulle räntesatsen bibehållas vid 4 procent. Det kan givetvis ifrågasättas, huruvida icke såsom ett led i de föreslagna lättnaderna en något lägre ränta bör tillämpas. Utskottet har vid övervägande av denna fråga funnit sig böra stanna vid Kungl. Maj:ts förslag, då, såsom fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit, det i föreliggande fall är fråga om en rörelse, som måste bygga på affärsmässiga kalkyler, och en räntesubventionering på detta område skulle kunna medföra krav på dylikt stöd från andra håll inom transportväsendet.

Vidkommande spørsmålet om finansieringen av den ifrågasatta låneverksamheten tillstyrker utskottet, att lånefonden för den mindre skeppsfarten tillföres ett belopp av 2 miljoner kronor och att detta tillskott tages från rederilånefonden, som enligt uppgift icke sedan budgetåret 1936/37 tagits i anspråk för lån. Departementschefen har i detta sammanhang föreslagit, att den år 1940 inrättade lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg avvecklas och till stöd härför anfört att denna fond icke längre fyller någon egentlig uppgift. Utskottet, som vill erinra om att riksdagens år 1945 församlade revisorer varit inne på samma tanke, finner sig böra biträda jämväl detta förslag.

Vad departementschefen i övrigt anfört och föreslagit har icke givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) besluta, att från statens lånefond för den mindre skeppsfarten må från och med den 1 juli 1951 lämnas lån i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 2 februari 1951 förordat;

b) medgiva, att till statens lånefond för den mindre skeppsfarten skall överföras ett belopp av 2 miljoner kronor från rederilånefonden;

c) medgiva, att statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg må avvecklas vid utgången av budgetåret 1950/51.

Stockholm den 13 mars 1951.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Manner-skantz, Leander, Heiding, Gillström, Eric Ericson, Sundelin, Näsström, Rosenberg, Hesselbom, Edin, Alfred Nilsson, Lundgren och Pålsson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmborg i Skövde, Bergström, Svensson i Grönvik, Andersson i Malmö, Boman i Kieryd, Wallentheim, Lindholm, Rubbestad, Ståhl, Thapper, Persson i Vinberg, Nihlfors och Hjalmarson.
