

Nr 124.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor om det mindre och medelstora handels-tonnaget jämte i ämnet väckta motioner.

(1:a avd.)

I propositionen nr 191 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 8 april 1953, föreslagit riksdagen att *dels* besluta att såsom säkerhet för lån från statens lånefond för den mindre skeppsfarten må godtagas försäkring i ömsesidigt försäkringsbolag utan hinder av att försäkringsavtal innehåller förbehåll om viss självrisk, *dels ock* medgiva att utöver vad i förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan och reglementet den 22 november 1929 (nr 364) för kassan är stadgat om prövning av ansökningar om lån skall gälla, att kassan tills vidare icke må bevilja lån från kassan avseende fartyg med en bruttodräktighet över 3 000 ton utan att Kungl. Maj:t för varje särskilt fall lämnat tillstånd därtill.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehåft

dels en inom första kammaren av herr *Ewerlöf* väckt motion (I: 455), vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 191 måtte vidtaga sådan ändring att första punkten i propositionens hemställan erhåller följande lydelse: »att såsom säkerhet för lån från statens lånefond för den mindre skeppsfarten må godtagas försäkring utan hinder av att försäkringsavtal innehåller förbehåll om viss självrisk»,

dels ock en inom andra kammaren av herr *Nyberg m. fl.* väckt motion (II: 574), vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 måtte besluta, att räntan för lån från den mindre sjöfartens lånefond måtte sänkas från nuvarande 4 procent till 3,5 procent samt att till förstärkning av fonden anvisas ett belopp av 2 500 000 kronor att täckas av lånemedel.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, hänvisas till motionerna.

Läget för det mindre och medelstora svenska tramptonnaget har den senaste tiden blivit alltmer ogynnsamt. Detta sammanhänger med den hårda konkurrensen mellan olika länders tonnage i östersjö- och nordsjöfart, särskilt från tysk och nederländsk sida. Flera samverkande omständigheter har bidragit till att det svenska tonnaget har svårt att hävda sig i denna konkurrens. Den väsentligaste orsaken är att de svenska fartygen har högre

driftkostnader. Den sämre lönsamhet, som ifrågavarande svenska tonnage uppvisar, beror icke blott på den särskilt vid jämförelse med visst utländskt tonnage bättre sociala standarden ombord å de svenska fartygen utan även på att de svenska fartygen i stor utsträckning är mycket gamla och till följd därav oekonomiska i drift. Även andra faktorer spelar givetvis in.

Konkurrensen inom östersjö- och nordsjöfarten har uppmärksammats i internationella sammanhang. Både Internationella arbetsorganisationen och Internationella transportarbetarfederationen behandlar f. n. denna fråga och söker utvägar för att få till stånd en höjning av sjöfolkets sociala standard i de länder, där denna är väsentligt lägre än t. ex. i de nordiska länderna.

Spörsmålet om förnyelse av det föråldrade svenska fartygsbeståndet har prövats av 1951 och 1952 års riksdagar vid behandling av förslag om förstärkning av lånefonden för den mindre skeppsfarten och om ökning av grundfonden för Svenska skeppshypotekskassan. Den otillfredsställande utvecklingen i fråga om det mindre och det medelstora tonnagets åldersfördelning har fortsatt samtidigt som den sistnämnda tonnagegruppen kraftigt minskat.

Departementschefen erinrar om att han med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 maj 1952 tillkallat en utredning med uppgift bl. a. att undersöka behovet och möjligheterna att lindra avgiftsplikten för det mindre tonnage. Det är därjämte departementschefens avsikt att söka få belysta de olika omständigheter, som inverkar på lönsamheten inom den mindre och medelstora svenska skeppsfarten och med ledning av därvid vunna erfarenheter överväga, vilka åtgärder som kan vidtagas för att förbättra situationen för ifrågavarande sjöfartsgrenar.

Vad angår den mindre skeppsfarten föreligger nu till prövning förslag i syfte att befordra intresset att förnya fartygsbeståndet inom denna sjöfartsgren. Sålunda föreslås att bestämmelserna rörande fonden för den mindre skeppsfarten skall ändras därhän, att såsom säkerhet för lån från fonden må godtagas försäkring i ömsesidiga försäkringsbolag, vilka bygger sin verksamhet på principen om viss självrisk för försäkringstagarna. Vidare föreslås att lån från fonden skall få utlämnas räntefritt samt att fonden skall förstärkas med ytterligare 7,5 miljoner kronor.

Förslaget om ändrade försäkringsbestämmelser har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i de avgivna remissyttrandena. Förslaget innebär — såsom lånenämnden utformat detsamma — att nämnden erhåller befogenhet att medgiva att fartygsägaren får stå självrisk med högst 10 procent av försäkringsvärdet vid totalförlust och med högst 20 procent av försäkringsvärdet vid enskild skada. Den föreslagna ändringen skulle medföra en icke oväsentlig lättnad i ekonomiskt hänseende för låntagare i fonden och synes därigenom vara i hög grad ägnad att befordra en förnyelse av det mindre tonnage och även medföra minskade omkostnader för redan existerande fartyg, för vilka erhållits lån från fonden. Ett bifall till förslaget skulle visserligen innebära minskad säkerhet för långgivaren och därmed ökade risker vid utlåningen. Enligt vad kommerskollegium framhållit torde dock ris-

kerna icke kunna antagas bli alltför betydande. Departementschefen anser sig sålunda kunna tillstyrka, att försäkringsbestämmelserna ändras i enlighet med förslaget. Det förutsättes få ankomma på Kungl. Maj:t att vidtaga erforderlig författningsändring.

Beträffande förslagen om räntefria lån och förstärkning av lånefonden har i de avgivna yttrandena redovisats mycket delade meningar. Här må endast erinras om att länenämnden av principiella skäl ifrågasatt lämpligheten av att införa räntefria lån. För egen del har departementschefen redan i propositionen nr 51/1951 uttalat, att skäl icke föreligger att frångå de för lån av motsvarande slag allmänt tillämpade bestämmelserna. Departementschefen är alltjämt av samma uppfattning. — Vad angår förstärkningen av lånefonden har statskontoret i sitt den 26 februari 1953 dagtecknade yttrande förordat att en sådan kommer till stånd genom anlitan­de av rederilånefonden medan förslaget avstyrkts bl. a. av fullmäktige i riksbanken samt av fullmäktige i riksgäldskontoret, som med hänsyn till uppgifterna om belastningen på fonden anser sig icke f. n. böra biträda förslaget om kapitalökning av fonden. Med hänsyn till nuvarande ansträngda läge på kapitalmarknaden och därav betingade svårigheter att lösa statslånebehoven och med beaktande av den förefintliga behållningen å lånefonden för den mindre skeppsfarten är departementschefen ej beredd att nu förorda en förstärkning av densamma vare sig genom överföring från rederilånefonden eller över budgeten. I likhet med riksgäldsfullmäktige anser departementschefen att frågan om kapitaltillskott till fonden för den mindre skeppsfarten åter bör prövas, därest fartygsbyggandet skulle öka i den omfattning att fondens kapitalresurser skulle visa sig otillräckliga.

I anslutning till statskontorets nyssnämnda förslag om förstärkning av lånefonden för den mindre skeppsfarten med anlitan­de av rederilånefonden erinrar departementschefen om att Kungl. Maj:t, i anslutning till uttalande i propositionen nr 51/1951, den 27 april 1951 uppdrog åt kommerskollegium att verkställa utredning om och i vilken mån anledning finnes att avveckla rederilånefonden samt inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Uppdraget har numera fullgjorts genom att kollegium i skrivelse den 9 mars 1953 framlagt förslag i ämnet. Kollegium, som i tidigare sammanhang framhållit att rederilånefonden är ägnad att fylla ett viktigt behov, särskilt för mera kapitalsvaga företag under tider av lågkonjunktur, hävdar alltjämt bestämt behovet av att rederilånefonden bibehålles. Ämbetsverket föreslår tillika, att fonden med hänsyn till de f. n. vikande sjöfartskonjunkturerna förstärkes genom att medel tillföres den i sådan utsträckning att dess kapitaltillgång bringas upp till åtminstone 10 miljoner kronor. Över förslagen har yttranden avgivits av statskontoret och fullmäktige i riksbanken. Statskontoret, vars yttrande är dagtecknat den 19 mars 1953, vidhåller, att återstående behållning å rederilånefonden skall överföras till lånefonden för den mindre skeppsfarten. Riksbanksfullmäktige anser sig icke kunna tillstyrka, att rederilånefonden bibehålles. För det fall att fonden anses böra bibehållas, avstyrker fullmäktige förslaget om dess förstärkning.

För egen del är departementschefen icke beredd att i detta sammanhang taga ställning till ifrågakvarande spørsmål.

Vad härefter beträffar frågan om Svenska skeppshypotekskassans utlåningsverksamhet må framhållas, att kassan f. n. icke har medel att utbetala sju av kassan beviljade lån å sammanlagt 24 750 000 kronor, varav 6 miljoner kronor avser det medelstora tonnage och 18 750 000 kronor större tankfartyg. Därjämte föreligger bordlagda låneansökningar om tillhopa i runt tal 153 miljoner kronor. Av detta belopp hänför sig omkring 40 miljoner kronor till det medelstora tonnage och ungefär 113 miljoner kronor till större tankfartyg.

Ökningen av lånekraven på kassan anses — såsom fullmäktige i riksbanken framhåller — i hög grad ha betingats av kreditrestriktionerna. De förut angivna beloppen å de av kassan beviljade och hos kassan sökta lånen visar, att kassans stora upplåningsbehov till väsentlig del beror på de många ansökningarna om lån för byggande av större tankfartyg. Skulle dessa ansökningar bifallas i enlighet med den praxis, som kassan hittills tillämpat, d. v. s. i den ordning låneansökningarna inkommer, skulle relationen mellan det medelstora och större tonnages andel i kassans lånebestånd, vilken genom den långivning som skett från och med år 1951 förändrats till det medelstora tonnages nackdel, ytterligare förskjutas i samma riktning. Departementschefen understryker den stora betydelse som detta tonnage tillmätes särskilt ur beredskapssynpunkt. Det får, framhåller departementschefen, ur denna synpunkt och med hänsyn till den sämre lönsamhet, som det medelstora tonnage uppvisar i jämförelse såväl — såsom tidigare nämnts — med utländskt tonnage av motsvarande storlek som med det större svenska tonnage, anses angeläget att den lättnad i fråga om finansiering som belåning hos skeppshypotekskassan innebär främst kommer det medelstora tonnage till godo. För att detta skall kunna ske erfordras att kassan beredes möjlighet att bevilja lån för att stödja en förnyelse av detta tonnage med företrädesrätt framför lån för de större fartygen. Detta förutsätter att nu gällande bestämmelser om lån från kassan ändras. Sådan ändring synes departementschefen böra vidtagas och riksdagens medgivande härtill inhämtas.

Fullmäktige i riksbanken har upptagit överläggningar med representanter för näringslivet angående frågan om den fortsatta finansieringen av det större tonnage. Anledningen härtill är att skeppshypotekskassans upplåningsbehov sådant det nu framträder ansetts på längre sikt knappast kunna täckas genom obligationslån med den räntesats, vartill kassans senaste obligationslån utgivits, nämligen $3\frac{3}{4}$ procent, och att en höjning av räntesatsen bedömts kunna medföra icke önskvärda konsekvenser för den låneverksamhet som bedrivs av andra institutioner med statlig grundfond, exempelvis Sveriges stadshypotekskassa och Sveriges allmänna hypoteksbank. Vid överläggningarna, som fortfarande pågår, har framställts förslag om att söka få till stånd en av affärsbanker bildad kreditinstitution med ändamål att driva utlåningsverksamhet för svenskägda maskindrivna fartyg av järn och stål. De betänkligheter mot att finansieringen av sjöfartens kreditbehov sker med

hjälp av en sammanslutning av privata intressenter, vilka kommit till uttryck i kommerskollegiets yttrande, synes departementschefen knappast vara tillämpliga på en sålunda utformad kreditgivning till sjöfartsnäringsen. I samband med överläggningarna kan enligt departementschefen fråga också uppkomma om att undersöka möjligheterna om förut angivna lån om tillhoppa 18 750 000 kronor, vilka skeppshypotekskassan beviljat, kan övertagas av den kreditinstitution, som kan komma att tillskapas. Därest en lösning av sjöfartens kreditbehov erhålles, varigenom finansieringen av det större tonnaget kan ske utan medverkan från statens sida, torde, framhåller departementschefen, lån från skeppshypotekskassan därefter tills vidare böra förbehållas det medelstora tonnaget.

I avvaktan på utgången av överläggningarna synes departementschefen den ändring av bestämmelserna om lån från skeppshypotekskassan, som förut förordats, icke nu böra vidtagas i förordningen angående kassan och i reglementet för denna, utan synes ändringen böra givas provisorisk karaktär. Bestämmelsen synes departementschefen i huvudsak böra givas den formuleringen, att utöver vad i nämnda förordning och reglemente är stadgat om prövning av ansökningar om lån skall gälla, att kassan tills vidare icke må bevilja lån från kassan avseende fartyg med en bruttodräktighet över 3 000 ton utan att Kungl. Maj:t för varje särskilt fall lämnat tillstånd därtill.

Utskottet. Med hänsyn till den mindre skeppsfartens beträngda läge företogs vid 1951 års riksdag viss revision av gällande lånebestämmelser. I sitt i ärendet av riksdagen godkända utlåtande nr 56 framhöll utskottet emellertid, att utskottet icke var övertygat om att de föreslagna åtgärderna vore tillräckliga för att bringa denna sjöfartsgren ur dess svårigheter. Läget för det mindre och medelstora handelstonnaget har, såsom av den föreliggande propositionen framgår, den senaste tiden blivit alltmer ogynnsamt, varför förslag nu föreligger i syfte att förbättra situationen för dessa sjöfartsgrenar.

Vad beträffar det mindre handelstonnaget föreslås i angivna syfte, att bestämmelserna rörande statens lånefond för den mindre skeppsfarten skola ändras därhän, att såsom säkerhet för lån från fonden må godtagas försäkring i ömsesidiga försäkringsbolag, vilka bygga sin verksamhet på principen om viss självrisk för försäkringstagarna. Utskottet har med hänsyn till föreliggande omständigheter icke något att erinra mot att försäkring bör få godtagas såsom säkerhet för lån, även om i försäkringsvillkoren föreskrives viss självrisk för försäkringstagaren. Då någon anledning icke finnes att härvidlag undantaga försäkringsaktiebolagen, som kunna erbjuda försäkring såväl med som utan självrisk, bör den nya regeln gälla, oavsett om försäkringsgivaren är ett ömsesidigt försäkringsbolag eller ett försäkringsaktiebolag. Av det anförda följer, att utskottet tillstyrker yrkandet i motionen I: 455.

Förslag ha även framförts om statligt stöd i form av räntefria lån från statens lånefond för den mindre skeppsfarten alternativt sänkning av låne-

räntan. Departementschefen har ställt sig avvisande häremot. Utskottet vill erinra om att utskottet i sitt förberörda utlåtande nr 56 i anslutning till ett uttalande från fullmäktige i riksgäldskontoret framhöll beträffande frågan om sänkning av räntesatsen, att det här gällde en rörelse, som måste bygga på affärsmissiga kalkyler, och att en räntesubventionering på detta område skulle kunna medföra krav på dylikt stöd från andra håll inom transportväsendet. Utskottet, som vidhåller denna uppfattning, avstyrker alltså motionen II: 574, såvitt nu är i fråga.

Departementschefen har funnit sig icke vara beredd att nu förorda förslagen förstärkning av lånefonden för den mindre skeppsfarten vare sig genom överföring från rederilånefonden eller över budgeten. Utskottet vill erinra om att genom beslut av förra årets riksdag anvisades såsom kapitaltillskott till lånefonden för den mindre skeppsfarten ett anslag av 2 miljoner kronor. Fondens kapital uppgår för närvarande till 7,5 miljoner kronor. Med hänsyn till belastningen å fonden synes utskottet något beslut om dess förstärkning icke nu vara påkallat. Utskottet delar emellertid riksgäldsfullmäktiges mening, att frågan om kapitaltillskott till fonden åter bör prövas, därest fartygsbyggandet skulle öka i den omfattning, att nuvarande kapitalresurser skulle visa sig otillräckliga. Av det anförda följer, att utskottet avstyrker förenämnda motion II: 574 i jämväl nu berörd del.

I ärendet har upplysts, att lånekraven på Svenska skeppshypotekskassan ökats i sådan omfattning, att kassan för närvarande har svårigheter att utbetala av kassan beviljade lån. Med hänsyn till den stora betydelse, som det medelstora tonnaget tillmätas särskilt ur beredskapssynpunkt, och till det beträngda läge, vari detta tonnage befinner sig i förhållande till det större, anser utskottet i likhet med departementschefen, att i fråga om lån från kassan förstnämnda fartygsgren bör för sin tonnagesförnyelse för närvarande ha företrädesrätt framför de större fartygen. Med hänsyn härtill och i avvaktan på utgången av pågående överläggningar mellan riksbanken och representanter för näringslivet angående frågan om den fortsatta finansieringen av det större tonnaget vill utskottet tillstyrka, att bestämmelse utfärdas i enlighet med departementschefens förslag, som möjliggör, att lån från Svenska skeppshypotekskassan tills vidare förbehållas det medelstora tonnaget.

Åberopande det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må

a) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen I: 455 besluta, att såsom säkerhet för lån från statens lånefond för den mindre skeppsfarten må godtagas försäkring utan hinder av att försäkringsavtal innehåller förbehåll om viss självrisk;

b) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag medgiva, att utöver vad i förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan och reglementet den 22 november 1929 (nr 364) för kassan är stadgat om prövning av

ansökningar om lån skall gälla, att kassan tills vidare icke må bevilja lån från kassan avseende fartyg med en brutto-dräktighet över 3 000 ton utan att Kungl. Maj:t för varje särskilt fall lämnat tillstånd därtill;

II. att motionen II: 574 icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 12 maj 1953.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Näsgård, Ohlon, Gillström, Pålsson, Näsström, Bergh, Hesselbom, Ragnar Persson, Edvin Thun, Bergman, Lundgren, Eric Holmqvist, Olsén och Huss; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Andersson i Malmö, Ståhl, Rubbestad, Svensson i Ljungskile, Lindholm, Staxäng, fröken Elmén, herrar Widén, Hoppe, Onsjö, fru Ericsson i Luleå, herrar Gustafsson i Stockholm och Karlsson i Olofström.

Reservation.

av herr *Staxäng*.