

## Nr 78

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ändring av viss bestämmelse om Svenska skeppshypotekskassans verksamhet, m. m.; given Stockholms slott den 15 februari 1963.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF ADOLF

*Gunnar Lange*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

För Svenska skeppshypotekskassans verksamhet gäller f. n., 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 (prop. 1953: 191; SU 124; Rskr. 257).

I propositionen föreslås, att gränsen för kassans långivning höjes till att avse fartyg med en bruttodräktighet av högst 7 000 ton.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 februari 1963.*

#### Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga om *höjning av gränsen för Svenska skeppshypotekskassans långivning* och anför därvid följande.

#### Inledning

Statlig kreditgivning, avseende fartyg med en bruttodräktighet över 300 ton, äger rum genom Svenska skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen. För fartyg med en bruttodräktighet under 500 ton kan därutöver lån utgå från lånefonden för den mindre skeppsfarten. Utan begränsning till fartygs storlek sker kreditgivning även genom Svensk fartygskredit aktiebolag, ägt av samtliga affärsbanker utom en.

*Svenska skeppshypotekskassan*, som inrättades år 1929 (prop. 1929: 160, B:oU 33; Rskr. 150), driver sin rörelse jämlikt förordning den 6 juni 1929 (nr 129) och enligt reglemente den 22 november 1929 (nr 364). Kassan förvaltas av en styrelse.

Kassans ändamål är att driva lånerörelse genom att lämna lån mot säkerhet av inteckning i svenska maskindrivna fartyg. I fråga om kassans lånerörelse gäller bland annat följande. Vid prövning av låneansökningar skall i främsta rummet tillgodoses framställningar, som avser byggande av nya eller modernisering av äldre fartyg eller eljest finansiering av sådana företag. Frånsett vissa undantagsfall må lån icke beviljas med längre återbetalningstid än tio år. Lån får icke beviljas till högre belopp än 50 procent av det värde, till vilket fartyget uppskattas. Inteckningssäkerheten för lån skall ligga inom 50 procent av fartygets värde. Fartyget skall vara betryggande försäkrat.

Finansieringen av skeppshypotekskassans verksamhet sker på följande sätt. Såsom grundfond för kassan ställer staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret till förfogande svenska statens 4 1/2 procent obligationer, uppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp, som år 1952 höjdes från 10 till 15 milj. kr. (prop. 1952: 171; B:oU 24; Rskr. 234). För anskaffande av medel till lånerörelsen äger kassan utfärda räntebärande

obligationer. Det sammanlagda beloppet av kassans utelöpande obligationer får dock icke uppgå till mera än tio gånger grundfondens belopp. Grundfonden är avsedd att tjäna såsom säkerhet för kassans obligationslån och får endast tillfälligtvis anlitas för att täcka kassans löpande utgifter.

Åtgärden år 1952 att höja kassans grundfond vidtogs med anledning av den kraftiga stegringen av fartygsvärdena, som inträtt sedan kassans bildande, och vidare med hänsyn till angelägenheten särskilt ur beredskapssynpunkt av en förnyelse av det medelstora tramptonaget inom handelsflottan, d. v. s. fartyg mellan 500—2 000 bruttoton (brt).

Frågan om en förnyelse av det medelstora tonnaget behandlades av riksdagen jämväl under år 1953. Skälet härtill var närmast de då rådande kreditrestriktionerna. Dessa hade nämligen haft till följd, att rederinäringen, som tidigare för finansieringen av det större tonnaget vanligen anlitat andra lånemöjligheter, i växande omfattning kommit att för detta ändamål vända sig till skeppshypotekskassan. Samtidigt som denna utveckling ansågs motverka kreditrestriktionerna befarades den medföra svårigheter för finansiering av det medelstora och det mindre tonnaget. Därjämte åberopades fortfarande den stora betydelse, som det medelstora tonnaget ansågs böra tillmätas särskilt ur beredskapssynpunkt. Vidare påvisades den sämre lönsamhet, som detta tonnage uppvisade i jämförelse med såväl utländskt tonnage av motsvarande storlek som med det större svenska tonnaget. På grund av anförda omständigheter bedömdes det därför angeläget, att den lättnad i fråga om finansiering, som belåning i kassan innebär, främst skulle komma det medelstora tonnaget till godo. En sådan begränsning ansågs böra vara provisorisk. I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1953: 191; SU 124; Rskr. 257) har sålunda Kungl. Maj:t genom beslut den 22 maj 1953 föreskrivit, att utöver vad i förordningen och reglementet för kassan är stadgat om prövning av ansökningar om lån skall gälla, att kassan tills vidare icke må bevilja lån från kassan avseende fartyg över 3 000 brt utan att Kungl. Maj:t för varje särskilt fall lämnat tillstånd därtill.

I fråga om den lägre fartygsgränsen må framhållas, att sedan år 1958 gäller att lån från skeppshypotekskassan icke må beviljas för fartyg under 300 brt (prop. 1958: 99; B:oU 24; Rskr. 231). Tidigare var gränsen 500 brt. — Det må här erinras om att i anledning av sistnämnda proposition beslut meddelats om att upphäva en tidigare bestämmelse att kassan vid prövning av låneansökningar i allmänhet skall lämna företräde åt fartyg byggda i Sverige.

Kassans obligationsskuld utgjorde den 31 december 1962 45 967 000 kr. Det senaste obligationslånet (nr 28) — lydande å 10 milj. kr. med en ränta av 5 3/4 procent — emitterades i mars 1961.

De utestående lånen från kassan uppgick den 31 december 1962 till 46 909 250 kr. Räntan å lånen från kassan är i regel 3/4 procent högre än räntan å det obligationslån, till vilket beviljat lån från kassan hänför sig.

Beslutet år 1953 om inskränkning i skeppshypotekskassans långivning inverkar i princip även på den låneverksamhet, vilken kompletterar denna

långivning och som bedrivs med anlåtande av *statens sekundärlånefond för rederinäringen* (prop. 1936: 238; SU 126; Rskr. 303). Denna fond inrättades år 1936 och dess kapitalbelopp utgör 2,5 milj. kr. Gällande allmänna villkor och bestämmelser för lån ur fonden återfinns i kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 185). Fonden har till ändamål att lämna lån mot säkerhet av in-teckning i fartyg, som är belånat i skeppshypotekskassan. Lån från lånefon-den må beviljas endast för nybyggnad eller modernisering av fartyg och till belopp, motsvarande högst 20 procent av fartygets värde. In-teckningssäker-heten skall ligga inom 70 procent av detta värde. Ränta å lån utgår enligt bestämmelserna om normalränta, f. n. 5 procent (SFS 1962: 374).

Sekundärlånefonden förvaltas av riksgäldskontoret. Lånerörelsen hand-has av nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen. Nämnden utgöres av styrelsen för skeppshypotekskassan.

Den 31 december 1962 uppgick de utestående lånen från sekundärlånefon-den till ett belopp av 800 000 kr. Samma dag fanns alltså 1,7 milj. kr. dispo-nibla för långivning.

I samband med att den förut angivna frågan om begränsningen av skepps-hypotekskassans långivning till att avse fartyg om högst 3 000 brt prövades av statsmakterna pågick överläggningar mellan riksbanken och represen-tanter för näringslivet om den fortsatta finansieringen av det större tonna-get. Vid överläggningarna diskuterades möjligheten att få till stånd en av affärsbanker bildad kreditinstitution med ändamål att driva utlåningsrörelse för svenskägda maskindrivna fartyg. På ansökning av ett antal sådana banker medgav Kungl. Maj:t därefter enligt beslut den 29 maj 1953, att ifrå-gavarande affärsbanker finge inneha aktier i ett institut för fartygsbelåning, benämnt *Svensk fartygskredit aktiebolag*. Enligt samma beslut föreskrev Kungl. Maj:t såsom villkor för medgivandet för affärsbankerna att inneha aktier i bolaget, att bolagsordningen för bolaget skulle ha viss fastställd lydelse samtidigt som Kungl. Maj:t förutsatte att bolagets verksamhet skulle bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vissa närmare angivna rikt-linjer. Därjämte förordnade Kungl. Maj:t, att bolaget skulle stå under till-syn av bankinspektionen.

Fartygskreditbolagets aktiekapital är f. n. 20 milj. kr. Aktierna, nomi-nellt å 1 000 kronor, innehas med olika stora poster av — såsom inled-ningsvis antytts — samtliga affärsbanker utom en.

Bolaget har emitterat elva obligationslån å tillhopa 290 milj. kr. De se-naste tre lånen utgavs under år 1962, nämligen ett i mars å 30 milj. kr. med en ränta av  $5\frac{3}{4}$  procent samt två i november å 15 milj. kr. vardera, av vilka det ena med en amorteringstid av 5 år och en ränta av 5 procent samt det andra med en amorteringstid av 10 år och en ränta av  $5\frac{1}{2}$  procent.

Bolaget har f. n. lånat ut ca 165 milj. kr., varav ca 90 milj. kr. för tank-fartyg och ca 75 milj. kr. för torrlastfartyg. Räntan å lån från bolaget är 1 procent högre än räntan å det obligationslån, till vilket beviljat lån från bo-laget hänför sig.

Det bör framhållas, att — bortsett från att någon inskränkning av långiv-

ningen med hänsyn till fartygens storlek icke föreligger vad angår fartygskreditbolaget — bolagets verksamhet skiljer sig från skeppshypotekskassans huvudsakligen i följande avseenden. Kassan saknar förräntningspliktigt kapital och arbetar i stället med statliga grundfundsobligationer såsom risktäckande kapital. Bolaget är organiserat såsom ett vanligt aktiebolag med ett eget kapital, vilket kräver förräntning. Bolaget tvingas därför att hålla en högre ränta å sina utgående lån än vad kassan behöver göra och att även i andra avseenden (förfallodag för amortering och för ränta) ge sämre villkor, jämförda med kassans.

### Framställning från Svenska skeppshypotekskassan

I skrivelse den 10 april 1962 har styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan föreslagit, att — med ändring av Kungl. Maj:ts beslut den 22 maj 1953 — kassan tills vidare icke må bevilja lån från kassan, avseende tankfartyg över 3 000 brt och torrlastfartyg över 15 000 brt.

Styrelsen anför bl. a., att antalet till kassan inkomna låneansökningar under de senaste åren starkt minskat. Denna minskning tycks icke vara en följd av ett mindre lånebehov hos det medelstora tonnaget utan fastmer betingad av den snabba förskjutning mot större fartygsenheter, som skett sedan riksdagsbeslutet 1953. Från kassan utlämnade lån har under de senaste åren visat en nedgång i såväl antal som sammanlagd lånesumma. Under de år, under vilka de begränsande utlåningsbestämmelserna varit gällande, har en förskjutning skett mot större fartygsenheter, särskilt markant i storleksgruppen 5 000—9 000 brt. Genom denna förskjutning kan kassan icke längre tillgodose vad som i dagens läge måste anses vara det medelstora tonnaget. Tonnagegruppen upp till 3 000 brt synes icke längre vara lönsam eller i övrigt föremål för redarnas investeringar. Enligt styrelsen måste det därför vara ett vitalt intresse, att kassans lånemöjligheter kan ställas till förfogande för fartyg byggda för dagens behov och som därmed är konkurrenskraftiga. Styrelsen är av den uppfattningen, att utvecklingen mot större fartygsenheter är av bestående natur. Den anser därför, att den nuvarande gränsen å 3 000 brt måste avsevärt höjas. Då kassan icke bör i onödan konkurrera med fartygskreditbolaget, borde höjningen begränsas till att avse endast torrlastfartyg. Styrelsen har funnit, att en höjning av gränsen för torrlastfartyg till 15 000 brt bör tillgodose den utveckling i handelstonnaget, som nu kan förutses.

### Yttranden

Över framställningen har yttranden avgivits av bankinspektionen, riksrevisionsverket, sjöfartsstyrelsen, fullmäktige i riksbanken, fullmäktige i riksgäldskontoret, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening och styrelsen för Svensk fartygskredit aktiebolag.

*Riksrevisionsverket* och *fullmäktige i riksgäldskontoret* föreslår, att en utredning rörande skeppshypotekskassan och fartygskreditbolaget kommer till stånd. *Sjöfartsstyrelsen* framhåller, att frågan om sjöfartsnäringens kapitalförsörjning är av sådan betydelse, att den bör göras till föremål för en särskild utredning, omfattande behovet och utformningen av såväl primär- som sekundärkrediter.

Vad angår själva framställningen från skeppshypotekskassan framhålles i några yttranden, att de kreditmarknadsförhållanden, som utgjorde den omedelbara orsaken till begränsningen av kassans verksamhet, numera förlorat sin aktualitet. En höjning i och för sig av den övre gränsen för kassans långivning tillstyrkes eller lämnas utan erinran i samtliga yttranden. Delade meningar råder dock beträffande frågan var gränsen lämpligen bör dragas.

*Fullmäktige i riksbanken* har icke något att erinra mot bifall till kassans framställning. *Riksrevisionsverket* vill ej motsätta sig att en ändring av de nuvarande bestämmelserna om kassans låneverksamhet provisoriskt genomföres i avvaktan på en sådan utredning, som ämbetsverket föreslagit.

I övriga yttranden upptages till närmare övervägande frågan om en annan gränsdragning än den som satts ifråga av skeppshypotekskassans styrelse. Mot framställningen från kassans styrelse står sålunda olika förslag om att kassans övre lånegräns bör sättas vid en nivå varierande mellan högst 3 000 och högst 10 000 brt vad angår tankfartyg samt mellan högst 5 000 och högst 10 000 brt i fråga om torrlastfartyg.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* anser sig i avvaktan på resultatet av den av fullmäktige föreslagna utredningen icke böra motsätta sig en höjning av den övre tonnagegränsen vid utlåning från kassan. Denna höjning synes dock enligt fullmäktige lämpligen böra begränsas till 10 000 brt. Då enligt vad som upplysts någon byggnation av tankfartyg i storleksklassen 10 000 brt och därunder icke längre ifrågakommer, torde enligt fullmäktige särskilt undantag för sådant tonnage härvid icke behöva göras.

*Bankinspektionen* anför, att en gränsdragning på sätt skeppshypotekskassans styrelse yrkat i realiteten skulle innebära att den helt övervägande delen av torrlasttonnaget inbegreps i kretsen av tillåtna låneobjekt. I stort sett skulle endast det största tanktonnaget falla utanför. En gräns vid 6 000 å 7 000 brt skulle därför enligt inspektionen måhända bättre svara mot förutsättningen att kassans långivning anses böra reserveras för endast det tonnage, som är hårdast trängt.

*Sjöfartsstyrelsen* framhåller, att en sådan utredning om sjöfartsnäringens kapitalförsörjning som styrelsen föreslagit icke hindrar, att redan nu gränserna för skeppshypotekskassans långivning vidgas samt att storleken av kassans grundfond ger gott utrymme härför. Enligt styrelsens mening bör såsom en första etapp utvidgningen av kassans verksamhet utformas så, att den främst kommer att omfatta de större linjefartygen och då också de i transocean fart insatta fartygen. Linjeflottans fortsatta rationalisering är ytterligt angelägen och de stora kostnader, som rationaliseringen medför, motiverar väl en prioritering i kreditavseende. Att ge uttryck för denna begränsade utvidgning i en bruttotongräns är emellertid enligt styrelsen vanskligt. Genom att sänka den av kassan för torrlastfartyg föreslagna övre gränsen från 15 000 till 10 000 brt synes dock syftet tills vidare godtagbart kunna nås. Under sistnämnda tal ligger i stort de transocean linjefartygen, medan nämnda gränsdragning ger viss marginal till de moderna masslastfartygen. Styrelsen framhåller, att Kungl. Maj:t fortsättningsvis dock bör kunna ge kassan tillstånd att lämna lån åt större fartyg. Styrelsen föreslår, att en höjning av gränsen för kassans verksamhet i enlighet med vad ifrågasatts bör ses såsom ett kortvarigt provisorium samt att en mera definitiv bestämning av gränserna för kassans verksamhet bör ingå såsom ett led i den av styrelsen föreslagna utredningen om sjöfartsnäringens kapitalförsörjning.

*Sveriges redareförening* finner, att det bör övervägas om icke den nuvarande begränsningen av kassans låneverksamhet till fartyg under 3 000 brt helt skulle kunna upphävas. Skulle så icke anses vara fallet, bör dock en utvidgad lånerätt medgivas kassan, för vilket fall föreningen finner den av kassans styrelse föreslagna gränsdragningen väl lämpad för sitt syfte.

*Sveriges varvsindustrieförening* har icke något att erinra mot framställningen från skeppshypotekskassan. Möjligen skulle enligt föreningen kunna invändas, att den föreslagna gränsen 15 000 brt kunde varit högre med tanke på den utveckling, som ägt rum beträffande bulklastfartygen. Om önskemål från andra remissinstanser skulle föreligga om en höjning av gränsen utöver 15 000 brt, är föreningen därför beredd att biträda en sådan höjning.

*Styrelsen för Svensk fartygskredit aktiebolag* finner det rimligt, att en höjning av gränsen för skeppshypotekskassans långivning kommer till stånd. Styrelsen framhåller emellertid, att ökningen av den genomsnittliga fartygsstorleken från år 1953, som i detta sammanhang får anses vara den rimliga utgångspunkten, stannar vid ungefär 60 procent. Ett accepterande av den från kassans sida föreslagna gränsen av 15 000 brt skulle innebära, att för bolaget framdeles såsom låneobjekt i huvudsak skulle återstå blott mycket stora tankfartyg. Detta skulle på ett avgörande sätt ändra de förutsättningar, under vilka bolaget bildades, och går väsentligt längre än vad som kan motiveras av den genomsnittliga ökningen av fartygens storlek. Ett bifall till framställningen från kassan skulle medföra, att bolaget skulle gå miste om den riskfördelning på såväl torrlast- som tankfartyg, som är av betydelse

vid uppläggande av bolagets obligationslån. Styrelsen hemställer därför, att gränsen mellan de båda kreditinstitutens verksamhetsfält sättes vid 5 000 brt.

### Departementschefen

Den inskränkning av ramen för skeppshypotekskassans långivning, som vidtogs år 1953, var betingad av kreditmarknadspolitiska överväganden. Beroende på minskade möjligheter att skaffa kapital från andra håll hade anspråken på kassan från den större skeppsfartens sida blivit oproportionerligt stora i förhållande till det snäva utrymme, som vid då rådande kreditrestriktioner kunde beredas kassans obligationer på emissionsmarknaden. Den begränsade medelstillgången befanns böra förbehållas det medelstora tonnaget, i detta sammanhang fartyg mellan 500 och 3 000 brt. Till skillnad från det större tonnaget befann sig denna fartygsgrupp i ett trängt läge på grund av konkurrensen från utländska redare med lägre driftskostnader och därtill modernare fartyg. En fortsatt minskning av fartygsantalet förutsågs medföra vådor ur bl. a. beredskapssynpunkt. Primärkreditgivningen till det större tonnaget överfördes till ett av affärsbankerna på initiativ av riksbanken tillskapat låneinstitut, Svensk fartygskredit aktiebolag.

Utvecklingen inom sjöfarten har medfört, att den medelstora skeppsfarten även i fortsättningen fått arbeta under besvärliga förhållanden. Dessa har under de senaste åren ytterligare förvärrats. Härtill har bidragit vissa förändringar i sjötransportstrukturen, vilka medfört en uttunning av arbetsuppgifterna för medelstora fartyg. Följden har blivit fortsatt minskade nybyggnadstillskott med åtföljande successiv begränsning av anspråken på skeppshypotekskassan. De möjligheter att utnyttja kassan för belåning av fartyg mellan 300 och 500 brt, som tillkom år 1958, synes icke ha begagnats i nämnvärd omfattning. Redan ett bibehållande av kassans utlåning på nuvarande nivå — ca 50 milj. kr — ger möjlighet till en vidgning av verksamhetsramen. Därtill kommer, att det starkt förbättrade läget på kapitalmarknaden i och för sig skapar förutsättningar för en betydande utökning av långivningens volym, vilket storleken av kassans grundfond väl tillåter.

En omprövning av skeppshypotekskassans uppgifter är mot bakgrund av det anförda påkallad. Skäl finns emellertid för att en dylik omprövning bör ske i samband med en undersökning om rederinäringens framtida kapitalbehov över huvud taget och om de åtgärder från statens sida, som kan befinnas påkallade för att dessa behov skall kunna tillgodoses på ett för näringen ändamålsenligt sätt. Detta är en fråga av betydelse också för de svenska varven. Rederinäringens möjligheter till självfinansiering har såsom en följd av de senare årens ogynnsamma fraktmarknadsutveckling starkt beskurits, vilket — i varje fall på sikt — medför ett ökat behov av finansiering utifrån.

Under alla förhållanden kräver gränsdragningen mellan skeppshypoteks-



kassan och fartygskreditbolaget speciella överväganden. Ett tillmötesgående av nu föreliggande förslag från kassans styrelse kan i praktiken komma att för bolaget innebära, att dess utlåning begränsas till det allra största tonnage — tankfartyg, malmfartyg och andra masslastfartyg med en lastförmåga i dödvikt räknat av minst ca 23 000 ton — och att en från kreditsäkerhets-synpunkt önskvärd differentiering av låneobjekten försvåras. På det för båda instituten gemensamma arbetsfältet har kassan på grund av avsaknaden av räntepliktigt kapital ett konkurrensförspång, som bolaget med sin uppbyggnad svårligen kan eliminera.

Kungl. Maj:t torde inom den närmaste tiden få taga ställning till frågan om en undersökning av de åtgärder, som rederinäringens framtida kapitalförsörjning kan påkalla. Detta behöver dock icke medföra, att i avvaktan på en sådan undersökning ramen för skeppshypotekskassans verksamhet lämnas oförändrad. En viss utvidgning synes kunna ske, dock bör denna endast vara temporär och icke av sådan storlek att den nämnvärt försvårar en mera definitiv lösning av frågan om rederinäringens kreditförsörjning. Jag vill därför förorda, att den övre gränsen för kassans långivning försöksvis höjes från nuvarande 3 000 till 7 000 brt med möjlighet för Kungl. Maj:t att liksom för närvarande lämna dispens och möjliggöra belåning av större fartyg.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att 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 7 000 ton utan att Kungl. Maj:t för varje särskilt fall lämnat tillstånd därtill.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Rolf Lake*