

Nr 51.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ökade lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten m. m.; given Stockholms slott den 2 februari 1951.

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

GUSTAF ADOLF.

John Ericsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås, att den verksamhet, som bedrives genom statens lånefond för den mindre skeppsfarten, utvidgas bl. a. på så sätt att utfästelse om lån från fonden skall kunna på förhand lämnas vid nybyggnad av fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 bruttoton samt att amorteringstiden för lån från fonden utsträcker till 15 år. Därjämte föreslås, att fonden för att kunna möta de väntade ökade anspråken på densamma skall till en början tillföras 2 miljoner kronor från rederilånefonden.

Vidare föreslås i propositionen, att statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg skall avvecklas vid utgången av budgetåret 1950/51.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 februari 1951.

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden MÖLLER, QUENSEL, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, anmäler efter gemensam beredning med t. f. chefen för finansdepartementet, statsrådet Lingman, fråga om beredande av ökade lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten samt anför därvid följande.

Inledning.

Frågan om förnyelsen av den mindre skeppsfartens tonnage och om anskaffandet av kapital härför har sedan länge varit ett allvarligt problem. Utredningar i ämnet verkställdes senast under 1930-talet, bl. a. av 1938 års sjöfartskommitté. Av kommitténs undersökningar framgick, att den genomsnittliga åldern å fartygen i den mindre skeppsfarten redan vid utgången av år 1936 var ca 35 år samt att den mindre skeppsfarten intog en mindre gynnad ställning i lånehänseende än sjöfartsnäringen i övrigt. I anslutning till sina undersökningar framlade kommittén den 14 december 1938 förslag angående den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnagets förnyelse. Förslaget lades till grund för proposition i ämnet till 1939 års lagtima riksdag (prop. nr 119). I propositionen framhöll dåvarande departementschefen, att det syntes vara av vikt att förnyelse av tonnaget genom nybyggnad och modernisering komme till stånd i snabbare takt än som dittills skett. Därjämte konstaterades att den mindre skeppsfarten — ehuru formellt sett oförhindrad att utnyttja de för sjöfarten i allmänhet tillgängliga lånemöjligheterna hos svenska skeppshypotekskassan, rederilånefonden och statens sekundärlånefond för rederinäringen — i ringa utsträckning begagnat sig av dessa möjligheter. Skeppshypotekskassan hade nämligen kommit att få betydelse endast för större fartyg på grund av att den säkerhet, som in-teckning i mindre fartyg innebure, av kassans styrelse icke ansetts betryggande. En följd härav hade blivit att icke heller statens sekundärlånefond för rederinäringen kommit den mindre skeppsfarten tillgodo, enär för lån från denna fond fordrades, att vederbörande fartyg var belånat i skeppshypotekskassan. Den tredje lånemöjligheten, upptagande av lån från rederilånefon-

den, anlitas icke, detta huvudsakligen till följd av de stränga kraven på säkerhet.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i förenämnda proposition framställda förslag beslöt 1939 års lagtima riksdag (skr. nr 210) *dels* att ett nytt låneinstitut — statens lånefond för den mindre skeppsfarten — skulle inrättas från och med den 1 juli 1939 *dels* att i anslutning därtill statens sekundärlånefond för rederinäringen skulle ombildas *dels ock* att förstnämnda fond skulle tillföras ett kapital å 3 miljoner kronor från rederilånefonden. Bestämmelser om lån från de båda fonderna utfärdades i kungörelser den 19 maj 1939 (nr 184 respektive nr 185). Kungörelserna trädde i kraft den 1 juli samma år.

Gällande bestämmelser beträffande lån för den mindre skeppsfarten.

Från statens lånefond för den mindre skeppsfarten utlämnas enligt kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 184) primärlån till högst 50 procent av fartygsvärdet mot säkerhet av inteckning i segelfartyg med hjälpmaskin (motorseglare) eller annat fartyg, som av styrelsen för skeppshypotekskassan prövas icke böra ifrågakomma för lån från kassan. Lån från fonden må endast avse nybyggnad eller modernisering av fartyg eller eljest finansiering av dylikt byggnadsföretag. Vid prövning av ansökningar om lån skall i allmänhet företräde lämnas för fartyg, som är byggt eller avsett att byggas i Sverige. Lån ur fonden må beviljas på högst 10 års återbetalningstid med skyldighet för låntagaren att under lånetiden gälda lånet enligt fastställd amorteringsplan. Därest sekundärlån lämnats mot säkerhet av inteckning i fartyg, belånat ur fonden, må dock efter prövning i varje särskilt fall, medgivnas längre återbetalningstid, högst 12 år, för det ur fonden beviljade lånet. Då särskilda omständigheter därtill föranleda, kan anstånd beviljas för högst ett år i sänder med fullgörandet av föreskriven amortering.

Fondens kapitalbelopp var såsom tidigare nämnts ursprungligen 3 miljoner kronor men nedsattes redan vid slutet av år 1939 (prop. nr 79; r. skr. nr 97) till 1,5 miljoner kronor. Fonden förvaltas av riksgäldskontoret, som har att utbetala för lånerörelsen erforderliga medel. Lånerörelsen handhaves av den s. k. nämnden för statens lånefond för den mindre skeppsfarten.¹

Enligt den förut omnämnda kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 185) om bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen lämnas sekundärlån till högst 20 procent av fartygsvärdet mot säkerhet av inteckning icke blott — såsom tidigare — i fartyg, som belånats i skeppshypotekskassan, utan även i fartyg, som är belånat i lånefonden för den mindre skeppsfarten. Inteckningssäkerheten skall ligga

¹ Nämnden består av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för svenska skeppshypotekskassan jämte ytterligare en ledamot och suppleant för denne. Sistnämnda ledamot och suppleant, vilka skola vara särskilt förtrogna med den mindre skeppsfarten, utses av Kungl. Maj:t efter förslag av kommerskollegium.

inom 70 procent av fartygets värde. Lån från fonden må lämnas endast för nybyggnad eller modernisering av fartyg. Återbetalningstiden för lån från fonden må bestämmas till högst 8 år. Därvid skall iakttagas att lånet skall vara återbetalat innan det från skeppshypotekskassan eller lånefonden för den mindre skeppsfarten utlämnade lånet slutamorterats.

Medel till fonden ha överförts från rederilånefonden. Kapitalbeloppet utgör f. n. 2,5 miljoner kronor. I likhet med statens lånefond för den mindre skeppsfarten förvaltas sekundärlånefonden av riksgäldskontoret, som skall utbetala för lånerörelsen behövliga medel. Lånerörelsen handhaves av den s. k. nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen.¹

Såsom förut antytts kan i princip rederilånefonden jämväl tagas i anspråk för lån åt den mindre skeppsfarten. Bestämmelserna om lån från fonden återfinnas i kungörelse den 18 maj 1928 (nr 129); ändrad genom kungörelser den 19 juni 1936 (nr 313) och den 18 juni 1937 (nr 624). Fondens kapital är numera ca 7,3 miljoner kronor.

Det må i detta sammanhang därjämte erinras om att 1940 års urtima riksdag (skr. nr 4) efter förslag av Kungl. Maj:t (prop. nr 78) beslöt inrättande av statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg. Fonden tillkom för att i dåvarande läge giva redare för mindre motorfartyg eller motorseglare och å sådana fartyg anställda möjlighet till fortsatt utkomst i yrket. Bestämmelserna om lån från fonden återfinnas i kungörelse den 20 december 1940 (nr 1018). Fondens kapital, som tillförts fonden från rederilånefonden, är 1,5 miljoner kronor.

Vidare må erinras om att riksdagens revisorer i sin till 1946 års riksdag avgivna berättelse uttalat, att det syntes böra undersökas huruvida icke bl. a. rederilånefonden och statens lånefond för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg borde avvecklas (jfr. r. skr. nr 212/1946).

Utnyttjandet av lånefonderna för den mindre skeppsfarten.

De genom 1939 års beslut tillskapade lånemöjligheterna ha icke fått den betydelse för den mindre skeppsfarten, som avsetts. Från lånefonden för den mindre skeppsfarten ha under tiden 1 juli 1939—30 november 1950 utbetalats 1 382 000 kronor fördelade å 22 lån. Av dessa lån hänföra sig 6 stycken med ett sammanlagt belopp av 570 000 kronor till tiden efter den 1 juli 1945. Från sekundärlånefonden för rederinäringen ha — såvitt gäller mindre fartyg — under tiden 1 juli 1939—30 november 1950 beviljats endast 2 lån å sammanlagt 48 000 kronor. Lånen beviljades före den 1 juli 1945.

Lån från rederilånefonden har icke utlämnats sedan budgetåret 1936/37. Några utestående lån finnas icke.

¹ Nämnden utgöres av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för svenska skeppshypotekskassan samt, såvitt angår lån för fartyg, som är belånat i statens lånefond för den mindre skeppsfarten, av den ytterligare ledamot, som omnämnts i noten å föregående sida.

Från lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg ha sedan budgetåret 1944/45 icke utlämnats några lån. Samtliga lån äro återbetalade.

Statistiska uppgifter rörande den mindre skeppsfarten.¹

Kommerskollegium har företagit en undersökning beträffande den mindre, fraktseglande handelsflottans fartygsbestånd i vad avser i kust- och östersjöfart sysselsatta motordrivna fartyg, inklusive motorseglare, om högst 500 ton brutto. Undersökningen omfattar dock icke fartyg under 50 ton, vilka huvudsakligen förekomma i inre fart, ej heller fiskefartyg och andra för särskilda ändamål nyttjade fartyg, såsom tankfartyg, bogserbåtar och motorpråmar samt specialfartyg såsom sandsugare o. d. Undersökningen, som avser tioårsperioden 1938—1948, visar bland annat följande.

Fartygsbeståndet utgjordes vid utgången av år 1938 av 707 motorseglare om sammanlagt 72 970 bruttoton och 107 motorfartyg om sammanlagt 10 791 bruttoton samt vid utgången av år 1948 av 613 motorseglare om sammanlagt 70 875 bruttoton och 130 motorfartyg om sammanlagt 17 900 bruttoton. Mätt i bruttoton har fartygsbeståndet sålunda icke undergått någon nämnvärd förändring under tioårsperioden. Det anmärkningsvärda är emellertid förändringarna i åldersfördelningen och det är härpå kommerskollegii undersökning främst inriktat sig. Av kollegii uppställningar över fartygens ålder framgår att åldersgrupperna 40 år gamla och äldre fartyg, som vid utgången av år 1938 utgjorde 35 procent av samtliga i undersökningen ingående fartyg, under åren fram till utgången av år 1948 kommit att omfatta 52 procent av dessa fartyg. Åldersgrupperna 50 år och däröver, som vid utgången av år 1938 utgjorde 19 procent av samtliga fartyg om 40 år och däröver, ha vid utgången av år 1948 ökat till att inrymma ej mindre än 53 procent av dessa fartyg. I absoluta tal innebär detta, att vid utgången av år 1948 av samtliga 743 fartyg 384 stycken voro 40 år eller mera och att av de sistnämnda 204 stycken voro 50 år eller äldre. Det kan tilläggas, att åldersgruppen 30—40 år vid utgången av år 1948 bestod av 170 fartyg. Åldersgruppen 0—10 år, vilken alltså omfattar tillskottet av nya fartyg, räknade vid samma tidpunkt 55 fartyg, varav 38 motorseglare om sammanlagt 8 460 bruttoton och 17 motorfartyg om sammanlagt 5 164 bruttoton. Slutligen bör anmärkas, att av det nuvarande fartygsbeståndet, som i stort sett är detsamma som år 1948, ett antal fartyg tagits ur bruk. Kommerskollegium beräknar sålunda, att per den 1 juli 1950 35 motorseglare om sammanlagt 3 600 bruttoton och 11 motorfartyg om sammanlagt 1 085 bruttoton ej längre komma att nyttjas till sjöfart.

Förutom undersökningen rörande fartygsbeståndet har kommerskollegium även framlagt visst utredningsmaterial beträffande den mindre skeppsfar-

¹ Uppgifterna äro hämtade ur kommerskollegii utlåtande den 7 juli 1950 och kollegii skrivelse den 19 september s. å. Såväl utlåtandet som skrivelsen äro redovisade i nästa avsnitt av denna proposition.

tens fraktinsegling, nämligen såvitt rör motorseglarnas fraktintäkter. Enligt detta material utgjorde intjänta godsfrakter m. m. brutto med fartyg av nämnda slag under åren 1947, 1948 och 1949, i *utrikes fart* 24,6, 19,5 respektive 13,1 miljoner kronor och i *inrikes fart* 11,8, 13,1 respektive 13,8 miljoner kronor eller *tillhopa* under de tre åren 36,4, 32,6 respektive 26,9 miljoner kronor. Den betydande minskningen i bruttoinsegling ligger, såsom siffrorna visa, helt på den utrikes fraktfarten, medan den mera skyddade inrikesfarten förete ett en mindre ökning.

Utredningar och förslag avseende lån åt den mindre skeppsfarten.

Sveriges segelfartygsförenings framställning. I skrivelse den 4 februari 1949 har Sveriges segelfartygsförening hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning avseende revision av gällande bestämmelser för lån ur statens lånefond för den mindre skeppsfarten och statens sekundärlånefond för rederinäringen. Till stöd härför har föreningen framhållit i huvudsak följande.

Det nuvarande fartygsbeståndet inom den mindre skeppsfarten är föråldrat och otidsenligt, varför större delen av beståndet inom en tid av högst 10 à 15 år får anses helt förbrukad. Att nybyggnad i tillräckligt antal icke har kunnat utföras är beroende dels av svårigheter att till rimliga villkor kunna skaffa nödigt kapital, dels ock av de senare årens krisförhållanden med brist på nödvändigt material. Den mindre skeppsfarten är nu handikappad av utländskt tonnage. Särskilt från det moderna holländska tonnaget rönes en skarp konkurrens i kust- och östersjöfart med den mindre svenska sjöfartsnäringen. — Man kan redan nu se fram mot den dag då det svenska motorsegeltonnaget helt trängs undan och transportererna mer och mer föras över till utländskt tonnage i såväl inrikes som utrikes trafik.

Det svenska motorsegeltonnaget har en stor mission att fylla, dels genom utförande av transporter mellan svenska hamnar med gods för inhemsk räkning, dels transporter av svenska varor till och från utländska hamnar, varigenom ett icke ringa kapital inbesparas mot om dessa transporter skall utföras av utländskt tonnage. Dessutom rekryteras genom motorsegeltonnaget ett stort antal av besättning och befäl till det större handelstonnaget. Det är således icke blott av visst värde för industrien att ha tillgång till ett svenskt gott, praktiskt och händigt motorsegeltonnage för sina varutransporter, utan även av värde för den svenska handelsflottan och det reguljära tonnaget att motorsegelflottan blir bestående så att nyrekrytering av sjömän kan fortgå utan avbrott år från år. Nationalekonomiskt sett skulle det vara en kännbar förlust om den svenska motorsegelflottan upphörde att existera och denna näring på grund av fartygsbeståndets ålder och saknad av tillräckligt antal nybyggen måste upphöra och svenska befraktare härmed helt anlita utländskt tonnage.

Ser man på Holland, har detta land, som varit ockuperat av främmande makt och fått sin handelsflotta tillspillogiven, på några år efter fredsslutet byggt upp en förstklassig motorsegelflotta. Holland har med andra ord förstått värdet av att äga en mindre, modern motorsegelflotta och torde, när det gäller statligt intresse, ha givit sin mindre sjöfartsnäring ett kraftigt stöd.

En revidering av gällande lånebestämmelser är enligt föreningens mening ofrånkomlig, såvida den medverkan, som staten velat lämna till tonnagesförnyelsen, skall få avsedd betydelse.

Föreningen påpekar, att de redan av 1938 års sjöfartskommitté förutsedda svårigheterna att finansiera ett byggnadsföretag under själva byggnadstiden, eller alltså tiden intill dess godtagbar in-teckning för det avsedda lånet kunde uttagas, icke kunnat övertinnas särskilt vad beträffar småföretagarna — enskilda personer och partrederier — inom den mindre skeppsfarten. Enligt föreningen är det i regel för dessa, vilka vanligen icke kunna ställa tillfällig säkerhet genom in-teckning i andra av dem ägda fartyg, lika svårt att provisoriskt utfå lån som att slutgiltigt ordna finansieringsfrågan i allmänna lånemarknaden. För att tillrättalägga förhållandena borde man vid en revision av bestämmelserna i första hand inrikta sig på att finna sådana utvägar, att lånen under för staten betryggande former i mån av behov kunna utbetalas redan under byggnadstiden. Tidigare var det vid fartygsbyggen, anför föreningen, vanligt att dellikvid — förutom handpenning — erlades till varvet vid kontraktets undertecknande, när kölen sträckts, när spanten rests och när bordläggningen färdiglagts, samt att slutlikvid erlades, när fartyget var däckat och färdigt. Det torde enligt föreningen förtjäna övervägas, om man icke på något sätt skulle kunna anknyta till denna gamla ordning. Därjämte ifrågasätter föreningen, huruvida icke småföretagarna inom motorsegelsjöfarten böra beredas lättnad genom att lånetiden i särskilda fall ytterligare utsträcker, förslagsvis till 15 år.

Föreningen anhåller slutligen, att — utöver en utredning rörande ändrade lånevillkor för den mindre skeppsfarten — jämväl en undersökning måtte verkställas beträffande vilka andra åtgärder, som skulle kunna vidtagas för att underlätta förnyelsen av motorsegeltonnaget.

I skrivelse den 30 april 1949 har *Befraktarnas intresseförening*, vilken utgör en sammanslutning av landets större befraktare av motorsegelfartyg för olika förekommande transporter, förklarat sig instämma i segelfartygsföreningens hemställan om utredning rörande det mindre tonnaget.

Sedan segelfartygsföreningens framställning remitterats till kommerskollegium, anmodade kollegium den 18 februari 1949 nämnden för statens lånefond för den mindre skeppsfarten (lånenämnden) att avgiva yttrande över framställningen. Intresseföreningens skrivelse överlämnades till kollegium den 4 maj 1949 för att övervägas i samband med segelfartygsföreningens framställning. Lånenämnden har i anledning av kollegii anmodan sedermera verkställt utredning och framlagt förslag i ämnet genom en för ändamålet utsedd delegation, med vilken adjungerats två representanter för den mindre skeppsfarten.¹ Med utlåtande den 7 juli 1950 har kommers-

¹ Delegationen bestod av fyra av nämndens ledamöter, nämligen kommersrådet G. Böös, skeppsredaren S. Gorthon samt direktörerna P. Gyllenhammar och T. Pettersson, ävensom av ombudsmannen hos Sveriges segelfartygsförening B. Johansson. De adjungerade ledamöterna voro ordföranden i segelfartygsföreningen R. L. Wirén och medlemmen i samma förening skeppsredaren R. N. Råvall.

kollegium överlämnat bl. a. *dels* lånenämndens yttrande till kollegium i anledning av delegationens utredning *dels* ock en inom kollegium gjord uppställning över de av motorseglarna intjänta frakterna under åren 1938—1949. I skrivelse den 19 september 1950 har kollegium därefter redovisat resultatet av undersökning rörande den mindre, fraktseglande handelsflottans fartygsbestånd.

Delegationens utredning och förslag. Delegationen har i sitt arbete övervägt en plan till successiv återuppbyggnad av fartygsbeståndet, vilken framlagts för nämnden av en representant för den mindre skeppsfarten. De i planen angivna riktlinjerna ha av delegationen upptagits och utformats på följande sätt. 1:o Staten skulle i lämplig form bereda garanti för lån under byggnadstiden intill 70 procent av kontraktspriset vid nybyggnad av fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton; denna garanti skulle avlösas av lån mot inteckning med bästa förmånsrätt i fartyget så snart detta blivit kontraktsenligt levererat; 2:o amorteringstiden för lån skulle utsträckas till 15 år, det första amorteringsfritt; 3:o låneräntan skulle bestämmas till 3,25 procent fast ränta.

Såsom allmän motivering till förslagen har delegationen anfört bl. a. följande.

För motorseglarna och de i kust- och östersjöfart nyttjade mindre motorfartygen ger särskilt åldersfördelningen anledning till allvarliga farhågor med hänsyn till att en mycket stor del av fartygen äro gamla och föråldrade. Då förnyelse i form av nybyggnader inom landet eller köp av yngre fartyg från utlandet är mycket ringa, kan en fortgående minskning av denna fartygsgrupp emotses, om utvecklingen fortsätter såsom hittills. Risken härför synes så mycket större som vissa andra länders med den svenska småsjöfarten konkurrerande flottor synas vara föremål för planmässig uppbyggnad och förnyelse; denna omständighet i förening med den tilltagande konkurrensen från landväga transportmedel och de på senare tid genom lagstiftningsåtgärder och kollektivavtalsbestämmelser otvivelaktigt avsevärt ökade driftkostnaderna synes under ogynnsamma omständigheter kunna medföra en relativt snabb förintelse av denna sjöfartsgren. I betraktande av den mindre skeppsfartens mycket stora betydelse ej blott såsom ett viktigt och under krigsförhållanden för försvar och folkförsörjning oundgängligt transportmedel, utan även såsom rekryteringskälla för den större handelsflottans bemanning, skulle en sådan utveckling ur landets och sjöfartens synpunkt innebära så allvarliga nackdelar att det icke kan vara försvarligt att låta den fortgå utan försök att hejda den.

Det har under sådana omständigheter synt angeläget att i positiv anda pröva de förslag till förbättring av den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnagesförnyelse som framkommit från denna näringsgrens målsmän. Härvid har i främsta rummet beaktats att ett flertal faktorer av samhällsekonomisk natur medverkat till det nuvarande läget i fråga om tonnagesförnyelsen. Bland dessa torde främst få nämnas den fraktkontroll som utövats av statens priskontrollnämnd. Med hänsyn till riskerna för ogynnsamma återverkningar på den allmänna prisnivån, ha frakterna för den inrikes trafiken och östersjöfarten hållits relativt låga. Vid fastställande av normerna för denna fraktsättning torde man emellertid ha räknat med en hastigare återgång till förkrigsläget beträffande nybyggnadskostnaderna för fartyg

än som efter kriget verkligen ägt rum; priset för exempelvis ett fartyg om 300 ton dödvikt torde f. n. ligga mer än dubbelt så högt som före kriget. Man har m. a. o. alltså rätt att räkna med ett prisläge som ligger avsevärt över vad man ansatt sig ha anledning antaga skola bliva fallet. Det förefaller också obestridligt att under krigstiden tillämpade normer med avseende å begränsningen av krigsförsäkringsvärden liksom gällande avskrivningsregler och andra skatteprinciper missgynnat mindre kapitalstarka rederier, särskilt enskilda och partrederier, och försvarat nyanskaffning av fartyg inom denna kategori, vilket medfört en lucka i tonnagesförnyelsen under och efter kriget. Det torde emellertid kunna antagas, att det hos den mindre skeppsfartens utövare finns en investeringsreserv, som kan komma till användning om något gynnsammare förutsättningar skapas härför. Vid delegationens överläggningar har det härvidlag framstått såsom viktigast att bereda någorlunda goda kreditförhållanden, därvid det främsta önskemålet avsett förutsättningar för kredit till överkomliga kostnader under byggnadstiden; därnäst har det gällt amorterings- och räntevillkoren.

Delegationen påpekar, att näringsgrenens egna företrädare varit angelägna att framhålla att de ingalunda funne det önskvärt att uppmuntra till fartygsbeställningar till priser som icke i längden kunde anses räntabla. Det nuvarande prisläget, som torde ligga omkring 1 000 kronor per ton dödvikt, ansåges sålunda för högt för att tillåta någon rationell utbyggnad av fartygsbeståndet; först vid ett prisläge av 700—800 kronor per ton syntes förutsättning för en systematisk tonnagesförnyelse under någorlunda ekonomiskt betryggande omständigheter kunna anses vara för handen. Delegationen anför, att det är angeläget att redan nu tillrättalägga de finansiella förutsättningarna för tonnagesförnyelsen, även om det skulle kunna komma att dröja ett eller annat år innan en tillfredsställande sänkning av varvspriserna kan påräknas.

Delegationens speciella motiveringar till de olika förslagen framgå av länenämndens yttrande, vilket redovisas i det följande.

Länenämndens yttrande. Länenämnden framhåller, att delegationens förslag anknyter till gällande ordning för låneverksamheten för den mindre skeppsfarten och att det är avsett att kunna genomföras utan att något nytt organ tillskapas. Länenämnden anför rörande frågan om **u t f o r m n i n g e n** av den föreslagna garantien och om **l å n e n s** storlek följande.

Den föreslagna garantien för lån under byggnadstiden kan utformas på olika sätt. Det enklaste synes vara att befogenhet lämnas nämnden att redan vid beställning av ett fartyg lämna utfästelse om lån åt beställaren, så snart fartyget blivit färdigt och säkerhet för lånet kan lämnas genom inteckning. För att så må kunna ske fordras emellertid uppenbarligen att nämnden får tillfälle att bedöma förutsättningarna för lånet genom granskning av kontraktsvillkoren främst priset, som givetvis måste motsvara vad som under hänsynstagande till olika omständigheter kan med någorlunda tillfredsställande säkerhet beräknas utgöra ett räntabelt värde på fartyget.

Beträffande lånets storlek innebär delegationens förslag att lån skulle kunna utfästas till 70 procent av det godtagbara nybyggnadspriset, medan beställaren själv under alla förhållanden skulle svara för 30 procent därav. Såsom förutsättning för lånets utlämnande skulle gälla *dels* att fartyget

levererats i full överensstämmelse med kontraktsbestämmelserna, dels att nämnden såsom säkerhet för lånet erhåller inteckning i fartyget med bästa förmånsrätt. Uppfyllas dessa villkor, vilket det givetvis skulle tillkomma nämnden att kontrollera, synes det icke erforderligt att vid förhandsutfästelsen knyta något formligt villkor om godkännande framdeles efter besiktning av fartyget, men naturligtvis skulle det stå nämnden fritt att kräva bevis beträffande dess beskaffenhet i form av klassintyg eller motsvarande. I övrigt skulle, utom i fråga om amorteringstiden för lånen och räntesatsen, samma regler tillämpas som de vilka f. n. gälla för lån ur fonden för den mindre skeppsfarten. I detta sammanhang må anmärkas att en omläggning av låneverksamheten på här angivet sätt skulle medföra att lån ur sekundärlånefonden icke kunde ifrågakomma för den mindre skeppsfarten.

Angående spørsmålet om amorteringstiden för lånen yttrar nämnden:

Såsom ytterligare ett medel att befordra tonnagesförnyelsen har delegationen föreslagit utsträckning av amorteringstiden (som f. n. är begränsad till 10 år, resp. vid anlitan av sekundärlånefonden 12 år) till 15 år, av vilka det första därtill skulle vara amorteringsfritt. Sistnämnda förmån anses motiverad med hänsyn till de svårigheter för ett fullt ekonomiskt utnyttjande av fartyget som kunna yppa sig under första året efter dess färdigställande. Den första tiden har man erfarenhetsmässigt att räkna med en del engångskostnader av olika slag; det kan dessutom mången gång erbjuda vanskligheter att genast utnyttja fartyget i dess tilltänkta fart.

I fråga om räntesatsen framhåller nämnden:

Delegationen har ansett skäligt att en något lägre ränta tillämpas än den som f. n. gäller för lån ur ifrågavarande fond, vilken enligt Kungl. Maj:ts kungörelse den 31 december 1943 (nr 936) hänförts till räntetyp I (normalränta, f. n. 4 %). Delegationen har förordat ränteberäkning enligt räntetyp II b), d. v. s. fast ränta efter en räntefot av 3,25 procent. Såsom allmänt skäl för denna ränteberäkning åberopas de ekonomiska omständigheterna som anförts såsom motiv för de föreslagna lättnaderna i gemen. Därjämte hänvisas särskilt till den ränteberäkning (3 % fast ränta) som tillämpas för fiskerilånen, vilka, om än förutsättningarna icke äro alldeles desamma, i viss mån kunna anses böra tjäna såsom förebild för en ekonomisk reglering av lånevillkoren för en näring som är fisket näralligande.

Vidkommande spørsmålet om finansieringen av den ifrågasatta utvidgade låneverksamheten framhåller nämnden till en början, att den föreslagna garantien under byggnadstiden (förhandsutfästelsen) icke i och för sig skulle kräva någon ökning av de för låneverksamheten avsatta fondmedlen. En utsträckning av lånevillkoren till att gälla 70 procent av ett av nämnden provat beställningsvärde i stället för 50 procent av ett oberoende av kontraktspriset beräknat värde (plus eventuellt sekundärlån av 20 procent av detta värde) skulle däremot innebära en ökning av nämndens engagemang och därmed något ökad risk för fonden. Detta torde enligt nämndens mening emellertid vara ofrånkomligt, om de föreslagna åtgärderna skola bli till avsedd nytta.

Nämnden framhåller, att den av en representant för den mindre skeppsfarten framlagda planen innefattar en årlig tonnagetillförsel på sammanlagt

10 fartyg under en tid av 15 år och att för en sådan förnyelse erfordras en kapitalinvestering å omkring 3 miljoner kronor om året. För lånetjänsten under den för återuppbyggnaden beräknade tiden skulle enligt denna plan tarvas omkring 18 miljoner kronor i fondmedel. Det synes nämnden vanskligt att med någon säkerhet bedöma i vad mån planen kan genomföras, då detta beror på åtskilliga ovissa faktorer, främst konjunkturutvecklingen och därmed sammanhängande förändringar i byggnadskostnaderna. Nämnden anför, att näringsgrenens representanter — såsom delegationen angivit — icke ha avsett att nybyggnadsprogrammet skulle sättas i verket, så länge nuvarande varvspriser råda, utan att lägre byggnadskostnader skulle avvaktas. Enligt nämndens mening torde man sålunda med hänsyn till omständigheterna icke kunna förvänta att kapitalbehovet under de närmaste åren blir så stort. Det synes därför nämnden vara tillräckligt att till en början tillföra statens lånefond för den mindre skeppsfarten förslagsvis hälften av det angivna beloppet, eller sålunda 9 miljoner kronor.

Kommerskollegii utlåtande. För egen del understryker kollegium vad från lånenämndens sida anförts om den mindre skeppsfartens mycket stora betydelse ej blott såsom ett viktigt och under krigsförhållanden för försvar och folkförsörjning oumbärligt transportmedel, utan även såsom rekryteringskälla för den större handelsflottans bemanning. Kollegium anser i likhet med nämnden, att risken för en förintelse av den mindre skeppsfarten kan bli så allvarlig ur landets och sjöfartens synpunkt att det icke kan vara försvarligt att låta utvecklingen fortgå utan försök att hejda den.

Kollegium anser möjligheterna att genom lättnader med avseende å finansieringen någorlunda snabbt uppnå ett resultat icke vara stora, då varken lånenämnden eller näringsens egna representanter anse det tillrådligt att uppmuntra till fartygsbyggande med nuvarande varvspriser. Det synes kollegium emellertid icke försvarligt att av denna anledning låta anstå med åtgärder för att åvägabringa en bättre kapitalförsörjning för ifrågavarande sjöfartsgren, då det i allt fall kommer att draga avsevärd tid, innan beslut i saken hinner sättas i verket. Kollegium tillstyrker nämndens förslag. Enligt ett av kollegium framlagt författningsförslag skola dock de nya lånemöjligheterna, med undantag för förhandsutfästelserna, vara tillgängliga även för fartyg över 500 bruttoton i den mån styrelsen för skeppshypotekskassan finner fartyget icke böra ifrågakomma för lån från kassan. — Beträffande den av lånenämnden föreslagna medelsanvisningen framhåller kollegium, att det — med hänsyn till att det såsom antytts sannolikt torde komma att dröja ett par år innan nybyggnader kunna komma till stånd i någon mera avsevärd omfattning — kan ifrågasättas huruvida icke tillskottet till lånefonden till en början skulle kunna begränsas till ett något mindre belopp, förslagsvis 6 miljoner kronor. Kollegium föreslår, att den till 1,5 miljon kronor uppgående kapitalbehållningen i lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg, vilken under nuvarande förhållanden saknar praktisk betydelse, överflyttas till lånefonden för den mindre

skeppsfarten. Återstående 4,5 miljoner kronor skola således enligt kollegii förslag tillgodoföras fonden över budgeten.

Utlåtanden över länenämndens yttrande och kommerskollegii utlåtande. Utlåtanden ha avgivits av statskontoret, fullmäktige i riksgäldskontoret, Sveriges segelfartygsförening. Befraktarnas intresseförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Föreningen Sveriges inrikesjöfart, Sveriges industriförbund, Svenska bankföreningen och Svenska sparbanksföreningen. Förslagen ha genomgående rönt en positiv bedömning i remissutlåtandena.

Statskontoret finner, att utredningen visat önskvärdheten av att en förnyelse av det mindre kusttonnaget kommer till stånd. Att så ej skett har berott på skilda orsaker men den begränsade tillgången till statlig kredit synes härvid enligt ämbetsverkets uppfattning knappast ha spelat någon avgörande roll. Statskontoret vill emellertid, då ökade kreditmöjligheter givetvis kunna få en viss betydelse, ej motsätta sig en uppmjukning av ifrågasvarande lånevillkor. Förslaget i vad det avser viss höjning av lånegränsen, lämnande av utfästelse om lån å beställda fartyg samt jämkning av amorteringstiden föranleder icke någon erinran. Däremot säger sig statskontoret knappast kunna finna tillräckliga skäl framlagda för ett frångående av gällande räntebestämmelser. Det framhålles, att något större utnyttjande av lånemöjligheterna f. n. ej heller torde kunna förutses och ämbetsverket anser därför icke en kapitalförstärkning erforderlig ens i den utsträckning, som kommerskollegium förordat. Ett överförande av behållningen i lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg synes statskontoret f. n. tillräckligt. Verket förklarar, att — i den mån ytterligare medel erfordras — i första hand rederilånefonden bör anlitas.

Fullmäktige i riksgäldskontoret finna övertygande skäl ha anförts för ökat stöd åt den mindre skeppsfarten och tillstyrka att åtgärder vidtagas i huvudsaklig överensstämmelse med det framlagda förslaget. Enligt fullmäktiges mening föreligga dock f. n. på grund av de höga varvspriserna knappast några förutsättningar för en mer väsentlig nybyggnadsverksamhet, varför fullmäktige ifrågasätta, huruvida någon kapitalökning i detta sammanhang bör beslutas. Fullmäktige ha dock funnit det önskvärt att ståndpunkt redan nu tages till frågan om storleken av det kapital, som bör ställas till förfogande för utlåning på de nya villkoren, och ha icke funnit anledning till erinran mot det av kommerskollegium föreslagna beloppet. Fullmäktige äro dock av principiella skäl icke benägna att förorda den föreslagna räntesänkningen, då det i föreliggande fall är fråga om en rörelse, som måste bygga på affärsmässiga kalkyler. En räntesubventionering på detta område skulle kunna medföra krav på dylikt stöd från andra håll inom transportväsendet.

Inom fullmäktige har skiljaktig mening uttalats av *herr Svensson*. Denne tillstyrker förslaget jämväl beträffande räntan.

Sveriges segelfartygsförening tillstyrker förslaget. Föreningen framhåller samtidigt, att föreningen fäster stor vikt vid att nuvarande befälsförordning ändras så att för framtiden svenska nybyggda motorseglare icke bli handikappade gentemot utländskt jämfäst tonnage på grund av förordningens bestämmelser.

Befraktarnas intresseförening tillstyrker det framlagda förslaget, dock icke i vad avser den föreslagna låneräntan. Denna bör enligt föreningen sättas till 3 procent i överensstämmelse med vad som gäller för motsvarande lån till fiskerinäringen. Föreningen framhåller emellertid, att de föreslagna åtgärderna på intet sätt äro tillräckliga för att bringa den mindre handelsflottan ur dess kris. Mera vittgående åtgärder äro enligt föreningens mening av nöden. Föreningen hemställer därför, att frågan om ytterligare åtgärder för att främja en förnyelse av motorsegeltonnaget skyndsamt utredes. Därvid bör enligt föreningen undersökas dels möjligheterna att i Sverige använda den av Nederländerna beträdda vägen för återuppbyggnaden av det mindre tonnaget, dels möjligheterna att revidera ej mindre gällande skattelagstiftning i vad avser partrederier utan även gällande befälsförordning.

Sveriges redareförening har i huvudsak icke något att erinra mot förslaget. Föreningen anser dock, att den föreslagna gränsen vid 500 bruttoton för erhållande av lån är för snäv. Föreningen gör gällande, att åtskilliga av de fartyg, som för närvarande äro mest utsatta för konkurrens av sådan art att behov av stöd föreligger, ha ett bruttotonnage överstigande 500 ton. Gränsen bör enligt föreningen lämpligen höjas till 800 bruttoton.

Även *Stockholms rederiförening* och *Föreningen Sveriges inrikessjöfart*, vilka i övrigt tillstyrka förslaget, ifrågasätta, huruvida icke tonnagegränsen bör flyttas till 800 bruttoton. Föreningen Sveriges inrikessjöfart berör därjämte frågan om befälets antal och kvalifikationer i mindre och medelstora fartyg samt hemställer att Kungl. Maj:t ville låta företaga utredning i denna fråga.

Sveriges industriförbund, som inhämtat yttrande från Sveriges varvsindustriförening, tillstyrker förslaget.

Svenska bankföreningen finner förslaget, att nämnden för lånefonden skall kunna lämna utfästelse på förhand om lån ur fonden, vara ägnat att befrämja det avsedda syftet, nämligen att underlätta möjligheterna att vid nybyggnad av fartyg erhålla kredit under byggnadstiden. Föreningen anför vidare följande:

En utfästelse från nämnden om att lån ur fonden kommer att erhållas så snart fartyget färdigställts skulle innebära den fördelen, att den bank som har att pröva en ansökan om lån under fartygets byggnadstid kan räkna med att lånet kommer att avlyftas inom en förhållandevis kort tid. Den förlustrisk som sammanhänger med möjligheten att fartyget av en eller annan anledning icke blir färdigbyggt, kommer emellertid att i oförminskad grad åvila banken även i de fall då förhandsutfästelse om lån ur fonden lämnats. Detta är givetvis fullt i sin ordning, eftersom utfästelsen icke är ämnad att utgöra någon garanti i egentlig mening. Anspråken på säkerhet för lånet under byggnadstiden kunna således icke minskas eller eftersättas på den

grund att utfästelsen om lån från fonden föreligger. Men eftersom förhandsutfästelsen måste föregås av en prövning från nämndens sida bl. a. rörande låntagarens personliga och ekonomiska förutsättningar för skötseln av det blivande statslånet, torde utfästelsen i allmänhet komma att vid prövning av en ansökning om lån under byggnadstiden betraktas som en i positiv riktning verkande faktor. Härvid förutsättes dock, att icke förhandsutfästelsen förknippats med alltför många förbehåll, som kunna äventyra utbetalandet av statslånet efter fartygets färdigbyggande.

Vad beträffar förslaget om att höja den övre gränsen för lån ur fonden från nuvarande 50 procent till 70 procent av fartygets värde vill bankföreningen allenast framhålla, att en så hög belåning kan innebära en risk för att fartyget vid en nedgående konjunktur icke kommer att utgöra tillräcklig säkerhet för lånet. Fartyg anses rent allmänt som känsliga belåningsobjekt, och de siffror som i detta ärende framlagts rörande lönsamheten under senare år av skeppsfart bedrivna med fartyg av här ifrågavarande slag tyda på att dylika fartyg äro särskilt konjunkturkänsliga. I ärendet har icke heller förebragts någon utredning om huruvida det verkligen kan sägas föreligga objektiva förutsättningar för att med nuvarande bemanningsföreskrifter för fartyg av detta slag konkurrera med fartyg från länder med betydligt lindrigare bestämmelser i nämnda hänseende. Endast om sådana förutsättningar föreligga synes det bankföreningen vara försvarligt att staten uppmuntrar privatpersoner eller företag till en skuldsättning av sådan höjd som den föreslagna maximigränsen.

Föreningen ställer sig avvisande till förslaget om sänkning av räntan till 3,25 procent. En sådan sänkning synes föreningen innbära en ren räntesubvention, vilken icke bör ifrågakomma om det ej kan klart dokumenteras att näringsgrenen i fråga i längden kommer att kunna hävda sig gentemot den utländska konkurrensen.

Svenska sparbanksföreningen förklarar sig i sak icke ha något att erinra mot förslaget. Föreningen finner det dock angeläget att ordet »garanti» icke användes som beteckning på den föreslagna förhandsutfästelsen. Detta skulle nämligen enligt föreningen kunna leda till förväxling med det garantibegrepp, som användes vid vissa jordbrukslån, akademikerlån och andra studielån, där den statliga garantien har karaktär av en borgensförbindelse.

Departementschefen.

Den mindre handelsflottan har uppenbarligen stor betydelse för landets transportväsende. För inrikes transporter av vissa viktiga varor såsom cement, gödningsmedel, spannmål, fodermedel, fröer, sten och tegel samt kol och koks användas huvudsakligen motorseglare men även mindre motorfartyg. Det mindre tonnaget i gemen sysselsättes därjämte i icke obetydlig utsträckning med transport av varor mellan svenska och utländska hamnar, belägna företrädesvis i det övriga Skandinavien och i östersjöbäckenet. Härtill kommer, att vissa hamnar och lastageplatser kunna anlöpas endast av det mindre tonnaget. Det rör sig här om ett jämförelsevis billigt transportmedel, särskilt för transporter av mindre varupartier. — Det mindre

tonnagets betydelse för landet är emellertid icke begränsat till insatserna inom transportväsendet. Det fyller även en viktig uppgift vid rekryteringen av befäl och manskap till det större handelstonnaget.

Den av 1938 års sjöfartskommitté för tolv år sedan verkställda utredningen angående den mindre skeppsfartens kapitalförsörjning för tonnagets förnyelse var, såsom framgår av propositionen nr 119/1939 angående beredande av ökade lånemöjligheter för denna skeppsfart, 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. Nyan-skaffning 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 sin 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, till vars detaljer jag återkommer, 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 f. n. omöjligt att förut säga när så kommer att bli fallet. Med hänsyn härtill kan det — såsom riksgäldsfullmäktige gjort — ifrågasättas, huruvida beslut i ärendet bör fattas redan nu. I likhet med fullmäktige anser jag det emellertid önskvärt att ställningstagandet till förslagen icke uppskjutes.

Förslagen innebära väsentligen, att lån från lånefonden för den mindre skeppsfarten skulle lämnas mot säkerhet av inteckning i fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton eller i annat fartyg, som av styrelsen för svenska skeppshypotekskassan prövas icke böra ifrågakomma för lån från kassan. Lån skulle beviljas till högst 70 procent av det värde till vilket fartyget av lånenämnden 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.

Såsom förut nämnts ha förslagen i princip biträttats av remissmyndigheterna och mött motstånd endast i vissa avseenden. Då de föreslagna åtgärderna synas vara ägnade att i sinom tid bidra till att underlätta en återuppbyggnad av det mindre tonnaget förordar även jag, att bestämmelserna för lån åt den mindre skeppsfarten revideras i huvudsaklig överensstämmelse med förslagen. Jag tillstyrker sålunda 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, må erinras 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 motorsegeltonnaget 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 motorsegeltonnaget, 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 — när 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 där- emot 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. Det må framhållas, att enligt vedertagna principer fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 bruttoton icke anses tillhöra den mindre skeppsfarten. För egen del anser jag det därför icke lämpligt, att ett stöd, som uttryckligen är avsett för denna skeppsfart och som har sin grund i denna sjöfartsgrens speciella svårigheter, utsträcker till fartygs- grupper, som i allmänhet icke hänföras till sjöfartsgrenen. Jag förordar därför, att lån må meddelas allenast för fartyg om högst 500 bruttoton.

I fråga om räntans storlek anser jag i likhet med flera remissmyndighe- ter skäl icke föreligga att frångå de för lån av motsvarande slag allmänt tillämpade räntebestämmelserna. Jag förordar således, att räntesatsen bibe- hålles vid 4 procent. Räntesatsen torde i detta sammanhang för övrigt icke vara av större betydelse.

Kommerskollegium har föreslagit, att lånefonden för den mindre skepps- farten skulle tillföras — utöver den till 1,5 miljoner kronor uppgående kapi- talbehållningen i lånefonden för anskaffande av gasgeneratorer för vissa fartyg — 4,5 miljoner kronor, alltså tillhoppa 6 miljoner kronor. Det må framhållas, 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 anser jag därför, att en kapi- talförstärkning i den utsträckning, som kollegium förordat, f. n. icke är erforderlig. Jag tillstyrker, att ökningen nu begränsas till 2 miljoner kronor. Enligt min 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 anskaffan- de av gasgeneratorer för vissa fartyg torde alltså få förfalla. Förslaget aktualiserar emellertid frågan om sistnämnda fonds fortbestånd över huvud taget. Denna fond fyller ej längre någon egentlig uppgift och torde utan olägenhet kunna helt avvecklas. Medgivande bör därför utverkas av riks- dagen, att fonden må avvecklas vid utgången av budgetåret 1950/51. Be- hållningen å fonden bör vid bifall till vad jag förordat tillföras riksgälds- kontoret. Frågan om ytterligare medel till lånefonden för den mindre skeppsfarten torde ånyo få anmälas, när bättre överblick vunnits över vilka anspråk, som kunna ställas på fonden.

Såsom inledningsvis nämnts ha riksdagens revisorer 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 min avsikt, att oberoende av en sådan utredning låta undersöka om och i vilken mån det finnes anledning avskaffa rederilånefonden.

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

Segelfartygsföreningen har i sin skrivelse den 4 februari 1949 vidare hemställt, att undersökning måtte verkställas beträffande vilka andra åtgärder, som skulle kunna vidtagas för att underlätta förnyelsen av det mindre tonnaget. Enligt vad kommerskollegium inhämtat åsyftar föreningen härmed främst en revision av bestämmelserna rörande behörigheten för befäl å de mindre fartygen. Från föreningens sida har därvid förklarats, att det är en ekonomisk förutsättning för den eftersträvade tonnagesförnyelsen att hittillsvarande praxis i fråga om dispens från nämnda bestämmelser kan påräknas i fortsättningen samt att ytterligare någon lättnad i behörighetsreglerna kan beredas. Föreningen och Befraktarnas intresseförening ha återkommit till sina krav på revision av ifrågakvarande bestämmelser i sina utlåtanden över länenämndens yttrande och kommerskollegii utlåtande. Föreningen Sveriges inrikessjöfart har även i sitt utlåtande begärt utredning i ämnet.

Frågan om att med beaktande av säkerhetsintresset minska kompetenskraven för befälet å de mindre fartygen har sedan länge uppmärksamrats inom kommerskollegium och handelsdepartementet. På grundval av material från kollegium har inom handelsdepartementet utarbetats förslag till författningsbestämmelser i ämnet. Förslaget har därefter underställts kollegium och berörda organisationer för yttrande. Jag torde senare få underställa Kungl. Maj:t utkast till bestämmelser i syfte att bereda lättnader i befälsförordningens stadganden, särskilt såvitt angår kompetenskraven för befäl å fartyg i fart i svenskt farvatten, i östersjöfart och i norrsjöfart. Jag vill därutöver erinra att Kungl. Maj:t på min föredragning denna dag anvisat medel från handels- och sjöfartsfonden för provisoriska förbättringar inom sjöbefälsutbildningen. Förbättringarna avse bl. a. att en ny kurs, benämnd norrsjöskeppkurs, skall anordnas vid sjöbefälsskolorna. Denna kurs är avsedd att leda fram till ett nytt behörighetsbevis (norrsjöskepparbrev), vilket skulle medföra behörighet att föra mindre fartyg i norrsjöfart. Denna anordning förväntas lösa en del problem inom den mindre skeppsfarten. Det är vidare min avsikt att i vissa andra hänseenden låta undersöka frågan om lämpliga åtgärder för att förbättra villkoren för den mindre skeppsfarten.

Hemställan.

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

1) 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 det föregående förordats;

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

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

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Bengt Augustinsson.