

## **Nr 191.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa frågor om det mindre och medelstora handelstonnaget; given Stockholms slott den 8 april 1953.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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 bestämmelserna om försäkring av fartyg, som är belånat i statens lånefond för den mindre skeppsfarten, ändras så att försäkring i ömsesidigt försäkringsbolag kan godtagas såsom säkerhet för lån. Därigenom beredes låntagarna lättnad i ekonomiskt axseende.

Vidare föreslås bestämmelse som möjliggör att lån från Svenska skeppshypotekskassan tills vidare förbehålles det medelstora tonnaget.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 april 1953.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, frågor rörande det mindre och medelstora handelstonnaget.

**Statens lånefond för den mindre skeppsfarten.**

**Inledning.**

För att söka åstadkomma förnyelse av det mindre tonnaget, d. v. s. fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton, inrättades år 1939 statens lånefond för den mindre skeppsfarten (prop. nr 119/1939; r. skr. nr 210). Fondens kapitalbelopp, som ursprungligen var 3 miljoner kronor, nedsattes vid slutet av år 1939 (prop. nr 79; r. skr. nr 97) till 1,5 miljoner kronor. Fonden förvaltas av riksgäldskontoret. För låneverksamheten gäller kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 184) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur fonden. Lånerörelsen handhaves av den s. k. nämnden för statens lånefond för den mindre skeppsfarten, i det följande benämnd lånenämnden.

Låneverksamheten utvidgades sedermera från och med den 1 juli 1951 genom beslut av 1951 års riksdag (prop. nr 51/1951; r. skr. nr 83). I propositionen redovisades en inom kommerskollegium år 1950 verkställd statistisk undersökning av den mindre skeppsfartens fartygsbestånd, som avsåg utvecklingen under åren 1938—1948. Av undersökningen framgick att utvecklingen inom den mindre skeppsfarten karakteriserades av ett alltmer föråldrat fartygsbestånd. I propositionen framhölls, att utformningen och tillämpningen av lånebestämmelserna, försämrade ekonomiska förutsättningar samt höga byggkostnader för fartyg medfört att möjligheterna att låna från fonden endast i ringa mån utnyttjats. Det konstaterades, att de äldre fartygen inom näringsgrenen icke fyller tidens krav i fråga om bygg-

nadsmaterial, konstruktion m. m. och att de därför är oekonomiska i drift, vilket bidrager till att de har svårt att konkurrera med moderna utländska — särskilt nederländska och tyska — fartyg av samma storlek. Den mindre skeppsfarten förklarades ha kommit i ett alltmer beträngt läge och uppenbarligen vara allvarligt hotad, om utvecklingen beträffande fartygens åldersfördelning skulle fortsätta. En minskning av det mindre tonnaget skulle komma att medföra påtagliga transportsvårigheter och ökade transportkostnader samt nackdelar vid rekryteringen av befäl och manskap till det större handelstonnaget.

1951 års riksdags beslut innebär, att lånefondens verksamhet utvidgas på så sätt att — förutom lån för nybyggnad eller modernisering av fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 ton — jämväl utfästelse om lån skall kunna på förhand lämnas vid nybyggnad av sådant fartyg samt att amorteringstiden utsträcks från 10 till 15 år. Lån avseende nybyggnad får beviljas till högst 70 procent av det för fartyget kontrakterade priset och lån för modernisering till högst 70 procent av det värde, till vilket fartyget av lånenämnden uppskattas. Bestämmelserna om de ökade lånemöjligheterna utfärdades av Kungl. Maj:t den 27 april 1951 i kungörelse (nr 209) om ändringar av 1 §, 4—8 §§ samt 10 § i kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 184).

För att kunna möta de ökade anspråken på fonden tillfördes denna enligt medgivande av 1951 års riksdag 2 miljoner kronor från rederilånefonden. Lånefonden för den mindre skeppsfarten ökades därigenom till 3,5 miljoner kronor.

I 1952 års statsverksproposition (kapitalbudgeten; statens utlåningsfonder) föreslog Kungl. Maj:t, att såsom kapitaltillskott till fonden för den mindre skeppsfarten måtte för budgetåret 1952/53 anvisas ett investeringsanslag av 2 miljoner kronor.

Med beaktande av den stora betydelse, som den mindre skeppsfarten har icke blott såsom ett viktigt och under krigsförhållanden för försvar och folkhushållning oumbärligt transportmedel utan även såsom rekryteringskälla för den större handelsflottans bemanning, beslöt riksdagen enligt skrivelse den 15 mars 1952, nr 82, att anvisa det begärda investeringsanslaget av 2 miljoner kronor samt därjämte att låta överföra 2 miljoner kronor från rederilånefonden till lånefonden för den mindre skeppsfarten. Kungl. Maj:t har sedermera den 28 mars och den 15 maj 1952 meddelat beslut i enlighet med riksdagens skrivelse i ämnet. Lånefonden för den mindre skeppsfarten uppgår således för närvarande till  $(1,5 + 2 + 2 + 2 =)$  7,5 miljoner kronor.

Av de för lån ur fonden i övrigt gällande bestämmelserna må här omnämnas stadgandena om ränta och om försäkring av fartyg.

Enligt 9 § i kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 184) skall å lyftat lånebelopp gäldas ränta efter den räntefot som Konungen, med hänsyn tagen till räntan å lån från Svenska skeppshypotekskassan, bestämmer. Enligt kungörelsen den 31 december 1943 (nr 936) angående ränta å lån från statens utlåningsfonder och kungörelsen samma dag (nr 937) angående ändring av bestämmelserna om lån från statens utlåningsfonder, i vad de avse räntans fastställande, tillhör lånefonden för den mindre skeppsfarten räntetyp I,

d. v. s. räntan utgår efter en av Kungl. Maj:t för varje budgetår fastställd normalränta. För budgetåret 1952/53 är normalräntan 4 procent (kungörelse den 6 juni 1952, nr 376).

Enligt 13 § i kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 184) skall belånat fartyg vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst det värde, som lånenämnden åsätter fartyget; dock må i stället för sådan kaskoförsäkring godtagas s. k. intresseförsäkring i fartyget, i den mån det finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för statsverket såsom inteckningshavare.

Det må framhållas, att intresseförsäkring innebär att vanlig kaskoförsäkring tages för en del av fartygets värde, medan återstoden försäkras endast mot totalförlust, eller m. a. o. att ägaren i särskilda fall står en viss självrisk.

### Förslag till åtgärder.

#### Ändrade försäkringsbestämmelser.

*Sveriges segelfartygsförening* har i skrivelse den 31 oktober 1952 anført, att bestämmelsen i 13 § kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 184) hindrar lånenämnden att godkänna försäkring av fartyg i ömsesidigt försäkringsbolag. Försäkring i dylikt bolag skulle på grund av den väsentligt lägre premiesättning, som tillämpas av dessa bolag, nedbringa utgifterna för ett fartyg och därigenom underlätta för redaren att konkurrera med den utländska fraktfarten. Segelfartygsföreningen har gjort hemställan om utredning i syfte att lånenämnden måtte medgivas rätt att godtaga försäkring av fartyg i sådana ömsesidiga försäkringsbolag, som nämnden finner lämpliga därför.

*Bohusassuransens sjöförsäkringsförening, ömsesidig, och Bohusläns allmänna sjöförsäkringsförening* (skr. nov. 1952) har förklarat sig instämma i segelfartygsföreningens framställning. Sjöförsäkringsföreningarna framhåller, att rederierna för de i fonden för den mindre skeppsfarten belånade fartygen är nödsakade teckna försäkring i något av tariffbolagen. Detta innebär, att rederiernas premieutgifter blir omkring 60 procent högre än vid försäkring i ett ömsesidigt försäkringsbolag. Premieinbesparingen för ett fartyg med en bruttodräktighet av omkring 300 ton skulle vid försäkring i ett ömsesidigt försäkringsbolag utgöra ca 10 000 kronor årligen. Med tanke på det mindre tonnagets låga lönsamhet är nämnda belopp betydligt och besparingen ökar rederiets möjlighet att t. ex. betala ett erhållet lån. Såvitt det är föreningarna bekant, har icke någon långivare för fartyg, som varit försäkrat i någon av föreningarna, förlorat något på grund av det förhållandet att försäkringen varit tecknad i ömsesidigt bolag.

Över framställningen har kommerskollegium avgivit utlåtande i skrivelse den 7 februari 1953 och därvid överlämnat yttrande från lånenämnden.

*Lånenämnden* har framhållit, att skillnaden i premiekostnad vid full försäkring och vid försäkring med viss självrisk kan vara så stor att den i tider med tryckta frakter kan vara avgörande för möjligheten att hålla ett fartyg i gång. Nämnden erinrar om att Svenska skeppshypotekskassan sedan

år 1944 tillåtits godtaga försäkring med självrisk till högst 10 procent av fartygsvärdet vid belåning av fartyg hos kassan (prop. nr 221/1944; r. skr. nr 208); detta dock endast i den mån det finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för långivaren. Detta krav på nödig trygghet torde vara helt tillgodosett, när det gäller rederier med en så god ekonomisk ställning att en självrisk av 10 procent är betydelselös ur säkerhetssynpunkt. Ett medgivande till självrisk lämnas dessutom endast för ett år i sänder, varför hänsyn kan tagas till eventuell förändring av låntagarens ekonomiska ställning. Då det gäller lånefonden och dess klientel, är frågan, huruvida viss självrisk skall tillåtas eller icke, betydligt svårare att avgöra. Rent objektivt sett är det enligt nämnden otvivelaktigt att ett godkännande av viss självrisk måste innebära en försämring av säkerheten. Nämnden har dock vid sina övervägningar i ämnet kommit fram till det resultatet, att — därest hänsyn till statsmakternas syfte med fonden och särskilt lånevillkorens utformning enligt 1951 års riksdagsbeslut anses böra föranleda ett längre tillmötesgående av segelfartygsföreningens framställning — nämnden icke har något att erinra mot att låntagare får stå självrisk med högst 10 procent av försäkringsvärdet vid totalförlust och med högst 20 procent av försäkringsvärdet vid enskild skada.

*Kommerskollegium* framhåller, att en utvidgad självrisk uppenbarligen rent matematiskt sett måste medföra en inskränkning i försäkringsskyddet för inteckningshavare. Graden av denna risk blir till övervägande del beroende på förhållandet mellan det värde, som lagts till grund för inteckningslånet, och det värde varå försäkringen bygger. I praktiken torde emellertid risken minskas genom att rederierna får ett ökat ekonomiskt intresse av att fartygshaverier undvikas och i någon mån även därigenom att den avsevärda minskningen i premieutgifterna måste innebära en motsvarande förbättring av rederiernas ekonomiska förhållanden. Även bortsett därifrån torde den ekonomiska risk, som kan åsamkas staten genom att självriskförbehållet godtages, icke kunna antagas bli alltför betydande, emedan partiella skador av sådan storleksordning att redarna icke förmår bära sin del av reparationskostnaderna sannolikt mera sällan kommer att inträffa. Kollegium anser för sin del, att lånenämnden hör erhålla befogenhet att medgiva att fartygsägaren får stå självrisk, avseende vid totalförlust högst 10 procent av det värde, som av nämnden åsättes fartyget och eljest högst 20 procent av värdet av inträffad skada och kostnad. Beträffande vissa ömsesidiga försäkringsanstalter torde det visserligen kunna inträffa, att nu gällande försäkringsvillkor icke möjliggör att teckna försäkringar ens med så vidsträckt självriskmedgivande, som nyss beskrivits. Det kan dock antagas, att erforderliga jämkningar i försäkringsvillkoren i sådana fall lätt kan genomföras. Kollegium anmärker, att den självrisk varom det här är fråga beräknas proportionellt i förhållande till varje särskild skada, så att låntagaren jämväl vid partiellt haveri svarar för allenast den andel av skadan, som motsvarar den för självrisken angivna procentsatsen. Innebörden är sålunda icke den att kostnadsansvaret helt åvilas fartygsägaren såvitt rör mindre skador men försäkringsgivaren i fråga om större skador.

**Räntefria lån och förstärkning av lånefonden för den mindre skeppsfarten.**

I skrivelsen den 7 februari 1953 framhåller *kommerskollegium*, att förslaget rörande försäkring av fartyg liksom andra frågor, som rör den mindre skeppsfartens förhållanden, bör ses mot bakgrunden av det läge, vari denna sjöfartsgren befinner sig, och den ytterligt betänkliga utveckling den företett under de senaste årtiondena. Kollegium erinrar om den i propositionen nr 51/1951 redovisade statistiska undersökningen om den mindre skeppsfartens fartygsbestånd, avseende utvecklingen under åren 1938—1948. Den statistiska undersökningen har nu förts fram till och med år 1952. Undersökningen har visat, att utvecklingen fortgått på sådant sätt att det äldre och det mycket gamla tonnageets övervikt ytterligare ökats, medan förnyelsen varit mycket ringa. Mer än 70 procent av de svenska motorseglarna torde numera vara minst 35 år gamla. Inemot 300 motorseglare om sammanlagt ca 30 000 bruttotons dräktighet är i dag 45—75 år gamla och i dessa åldersgrupper kan en stor avgång inträffa under de närmaste åren. De mindre torrlastmotorfartygen uppvisar en något bättre åldersfördelning, men inemot halva antalet av dessa fartyg (utgörande omkring  $\frac{1}{4}$  av bruttotonnaget) är dock mellan 25 och 55 år gamla.

Kollegium erinrar om de skäl och överväganden, som föranledde Kungl. Maj:t och riksdagen att söka främja en förnyelse av den mindre skeppsfartens fartygsbestånd genom de år 1951 beslutade lättnaderna i villkoren för lån ur statens lånefond för den mindre skeppsfarten. Ämbetsverket framhåller på nytt de synnerligen allvarliga konsekvenser såväl för det inrikes transportväsendet — särskilt under krigsförhållanden — som för rekryteringen till handelsflottans befäls- och manskapskadrar, vilka den under förhandenvarande omständigheter med allt fog befarade förintelsen av den mindre skeppsfartens fartygsbestånd otvivelaktigt skulle draga med sig. Med dessa förhållanden för ögonen och med hänsyn till betydelsen för det allmänna av sjöfartsnäringsens tillstånd och utveckling anser kollegium sig icke kunna underlåta att framföra ytterligare förslag med ändamål att befordra intresset för en förnyelse av ifrågavarande sjöfartsgren. Detta synes kollegium kunna bäst ske genom åtgärder, som kan öka dess lönsamhet genom kostnadsminskning eller på annat sätt. I sådant syfte föreslår kollegium, att lån från statens lånefond för den mindre skeppsfarten skall få åtnjutas utan ränta. Därjämte föreslår kollegium, att lånefonden ökas till det dubbla genom att ytterligare 7,5 miljoner kronor anvisas. Av fondens kapital, som utgör 7,5 miljoner kronor, har hittills omkring 4,5 miljoner kronor disponerats, varför ungefär 3 miljoner kronor är tillgängliga för utlåning. Att icke större del av fonden tagits i anspråk — dock föreligger förhandsförfrågningar och bordlagda ansökningar om tillhoppa ungefär 2 miljoner kronor — torde främst bero på att nybyggnadspriserna de senaste åren varit mycket höga. Detta har i förening med de ävenledes betydande driftskostnaderna avhållit redarna från nyanskaffning i större utsträckning,

allt medan avgång och föråldring bidragit till att reducera kapaciteten hos ifrågavarande tonnagegrupp och att göra denna sjöfartsgren allt mindre bärkraftig.

#### Skrivelse från överbefälhavaren.

I skrivelse den 20 februari 1953 till chefen för försvarsdepartementet har *överbefälhavaren* — med överlämnande av en promemoria rörande militära synpunkter på det mindre och medelstora handelstonnagets fartygsbestånd — hemställt, att åtgärder måtte vidtagas för att förhindra en fortsatt minskning av ifrågavarande tonnagegrupper. Skrivelsen jämte promemorian har överlämnats till handelsdepartementet.

#### Yttranden.

Över kommerskollegiets förslag har yttranden avgivits av överbefälhavaren, statskontoret, riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, fullmäktige i riksbanken, fullmäktige i riksgäldskontoret, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart och Befraktarnas intresseförening samt länenämnden och Sveriges segelfartygsförening, de båda sistnämnda dock endast i vad ärendet avser räntefria lån och förstärkning av lånefonden. Vid överbefälhavarens yttrande har fogats yttrande från chefen för marinen.

Förslaget om ändrade försäkringsbestämmelser har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i de avgivna yttrandena.

*Överbefälhavaren*, som hänvisar till sin skrivelse den 20 februari 1953, förklarar, att varje rimlig möjlighet att icke blott lätta på de betryckta förhållanden, under vilka den mindre skeppsfarten f. n. arbetar, utan även öka lönsamheten hos denna för landets försörjning — i fred och icke mindre i krig — så utomordentligt viktiga näringsgren synes böra utnyttjas.

*Chefen för marinen* framhåller, att de av kommerskollegium angivna utvecklingstendenserna beträffande småtonnaget är helt oantagbara ur försvars- och krigsförsörjningssynpunkt. En sannolik krigsutveckling kan bedömas leda till att sjöfart inom Sverige angränsande farvatten endast kan komma att upprätthållas med småtonnage. Våra möjligheter att till och längs våra kuster föra fram oundgängligt import- och annat gods, blir då till väsentliga delar beroende av tillgången på dylikt tonnage.

*Statskontoret* anför, att ett tillmötesgående av förslaget om uppmjukning av försäkringsbestämmelserna kommer — såsom länenämnden framhållit — att innebära minskad säkerhet för långivaren och därmed ökade risker för förluster å utlåningen. Ämbetsverket förklarar sig det oaktat icke vilja göra erinran mot förslaget. Det torde enligt ämbetsverket få förutsättas, att de mindre restriktiva bestämmelserna kommer att tillämpas med varsamhet.

*Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap* anför, att sjötransporter i krig längs kusten och på de stora insjöarna är oundgängligen nödvändiga. Det tonnage, som man därvid har att räkna med, utgöres av det s. k. kusttonnaget, d. v. s. fartyg under 2 500 ton dödvikt (ca 1 750 bruttoton). Inom detta tonnage inrymmes alltså fartygsbeståndet för den mindre skeppsfarten. Tillgången på kusttonnage är knapp och situationen försvåras ytterligare genom de uttagningar för krigsmaktens räkning, som måste verkställas. Förluster i krig och andra besvärningar i fartygsbeståndet måste man också räkna med. Detta gör, att riksnämnden med stor oro ser den nedgång i fråga om fartygsbeståndet för särskilt den mindre skeppsfarten, som av kommerskollegium konstaterats. Riksnämnden framhåller, att det stöd, som är möjligt att giva den mindre skeppsfarten, också bör givas.

*Fullmäktige i riksbanken* framhåller helt allmänt som sin uppfattning, att lånebestämmelserna bör vara så utformade att syftet med lånefondens tillkomst, nämligen att underlätta förnyelse av det mindre tonnaget genom nybyggnad och modernisering, icke försvåras. Fullmäktige har således icke någon erinran mot att nämnden medgives rätt att godkänna att fartygsägarna får stå självrisk för en viss del av försäkringssumman. Vad beträffar storleken av en dylik självrisk tillstyrker fullmäktige kommerskollegiets förslag.

*Sveriges redareförening* säger sig — med beaktande av de betänkligheter som från principiell synpunkt kan framställas mot tanken att tillåta belåning av objekt som icke är till fullo försäkrade — dock vilja med hänsyn till övriga föreliggande omständigheter tillstyrka bifall till förslaget rörande försäkring av fartyg.

Förslagen om räntefria lån och förstärkning av lånefonden har helt tillstyrkts av *överbefälhavaren, chefen för marinen* och *riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap* samt av *Sveriges segelfartygsförening*. I övriga yttranden har redovisats skilda meningar.

Av förslagen avstyrkes sålunda förslaget om räntefria lån av samtliga övriga remissinstanser med undantag av *Befraktarnas intresseförening*, som tillstyrker förslaget med visst förbehåll. Förslaget om förstärkning av lånefonden tillstyrkes av *lånenämnden, Sveriges redareförening, Befraktarnas intresseförening, Stockholms rederiförening* och *Föreningen Sveriges inrikessjöfart*, men avstyrkes av *fullmäktige i riksbanken* och *fullmäktige i riksgäldskontoret*. *Statskontoret* förordar, att kapitaltillskottet sker genom överföring av medel från rederilånefonden. Av yttrandena må återgivas följande.

*Statskontoret* erinrar om att spørsmålet om sänkning av låneräntan från 4 procent till 3,25 procent prövades vid 1951 års riksdag och att skäl då icke ansågs föreligga att frångå de för lån av motsvarande slag allmänt tillämpade räntebestämmelserna. Ämbetsverket anser icke någon anledning föreligga att nu upptaga spørsmålet om räntan till förnyad prövning. — Vad angår frågan om ytterligare förstärkning av fondens kapital föreslår stats-

kontoret såsom nyss nämnts, att behållningen å rederilånefonden, som f. n. uppgår till nära 3 310 000 kronor, disponeras för ändamålet.

*Fullmäktige i riksbanken* avstyrker bestämt förslaget om räntefrihet. Denna form av statssubvention är enligt fullmäktige ur flera synpunkter olämplig. Om en subventionering på längre sikt av den mindre skeppsfarten anses böra ifrågakomma, bör denna ske i andra former och redovisas över driftbudgeten. Innan ställning toges till denna fråga, fordras dock en mera ingående utredning om förhållandena inom den mindre skeppsfarten än den nu föreliggande. En annan väsentlig olägenhet med räntefriheten ligger däri, att fartygsägarna icke kan komma i åtnjutande av statssubventionen på annat sätt än genom att ta upp lån i den statliga lånefonden. Även om finansieringen skulle kunnat ske i andra former, blir därför fartygsägaren hänvisad till att uppta statslån, vilket i sin tur kommer att öka behovet av medel i den statliga lånefonden. Subventionsbeloppen kommer därigenom att ökas mera än vad som kanske ursprungligen avsetts. Om räntefriheten icke genomföres, torde — såvitt föreliggande uppgifter utvisar — något behov av en höjning av lånefonden icke föreligga. Fullmäktige avstyrker därför förslaget också i denna del. — I detta sammanhang understryker fullmäktige mera allmänt, att kreditsvårigheter, som med nuvarande penningpolitik kan uppstå, icke kan lösas genom anvisande av medel till statliga lånefonder. Detta tillför icke marknaden mera medel. Att lösa statslåneproblemen är i nuvarande läge snarast svårare än att tillgodose normala kreditbehov direkt på kapitalmarknaden.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* erinrar beträffande frågan om räntefrihet för lån ur fonden — liksom statskontoret — att 1951 års riksdag hade att behandla förslag om sänkning av låneräntan från 4 procent till 3,25 procent — d. v. s. till samma ränta som tillämpas beträffande lån till vissa ändamål, där en räntesubventionering ansetts av sociala skäl påkallad — och att förslaget icke föranledde någon riksdagens åtgärd. Fullmäktige hänvisar därvid till att de, såsom framgår av ett år 1951 avgivet yttrande över förslaget, av principiella skäl icke då varit benägna förorda ifrågavarande räntesänkning, enär det här var fråga om en rörelse, som måste bygga på affärsmässiga kalkyler. En räntesänkning skulle, förklarades därjämte i yttrandet, dessutom kunna medföra krav på räntesubvention även från andra håll inom transportväsendet och för övrigt bli av relativt underordnad betydelse i sammanhanget. På i huvudsak samma skäl, som i nämnda yttrande anförts, avstyrker fullmäktige nu det föreliggande förslaget om räntefrihet för lån från lånefonden. Fullmäktige framhåller vidare att — även om en ökning av lånefonden med 7,5 miljoner kronor i och för sig kan anses motiverad — förslaget härom ändock måste väcka betänkligheter i nuvarande statsfinansiella situation med föreliggande mycket stora statliga lånebehov. Fullmäktige understryker — liksom i skilda sammanhang under den senaste tiden skett — att en sträng granskning ur angelägenhetssynpunkt av nya statsutgifter är en tvingande nödvändighet i dagens läge. Med hänsyn till uppgifterna om belastningen å fonden anser sig fullmäktige

icke böra f. n. biträda förslaget om kapitalökning av fonden. Fullmäktige har dock icke något att erinra mot att frågan om ett kapitaltillskott till fonden inom den av kommerskollegium angivna ramen åter prövas, därest fartygsbyggandet skulle öka i den omfattning, att nuvarande kapitalresurser skulle visa sig otillräckliga. — Avslutningsvis framhåller fullmäktige, att den mindre skeppsfartens situation icke torde kunna förbättras enbart eller ens i huvudsak genom statsfinansiella stödåtgärder. Problemet rymmer många komplicerade aspekter men dess lösning synes väsentligen vara att söka på annat plan. Om man anser sig böra stödja den mindre skeppsfarten — och om önskvärdheten därav torde meningarna icke vara delade — bör enligt fullmäktiges mening uppmärksamheten i fortsättningen mera än hittills inriktas på åtgärder för att stärka denna sjöfartsgrens konkurrenskraft gentemot det utländska frakttonnaget av motsvarande storleksordning.

Inom fullmäktige har skiljaktig mening uttalats av *herr Hagberg*. Denne anser, att fullmäktige bort biträda förslaget om förstärkning av lånefonden med ytterligare 7,5 miljoner kronor.

*Lånenämnden* anför, att ehuru nämnden helt ansluter sig till det syfte som föranlett kommerskollegiets föreliggande förslag nämnden dock funnit sig böra ifrågasätta, om statligt stöd i form av räntefria lån är en lämplig åtgärd. Nämnden tror icke att en sådan åtgärd skulle lösa den mindre sjöfartens svårigheter. Om stödåtgärder på längre sikt eftersträvas, bör dessa vidtagas i andra former. Nämnden är emellertid beredd att — i avvaktan på att åtgärder av annat slag hinner vidtagas — tillstyrka räntefrihet under de två första åren samt en sänkning av räntan vid lån från fonden till förslagsvis 3,25 procent i syfte att framkalla ökat intresse för kapitalinvestering i de mindre fartyg varom här är fråga. I anslutning till det anförda förklarar sig nämnden icke vilja underlåta att erinra om tidigare av nämnden framställda önskemål att genom en lämplig avpassning av kraven beträffande befålets antal och kvalifikationer skapa gynnsammare konkurrensförhållanden för de svenska småfartygen i fråga om bemanningen.

*Sveriges redareförening* anför, att en ändring av bestämmelserna om självrisk vid försäkring av fartyg torde komma att medföra större anspråk på fonden, varför redan av denna anledning en ökning av fonden är motiverad. Föreningen ifrågasätter emellertid, huruvida det är lämpligt eller ens erforderligt att bevilja räntefria lån. Det torde enligt föreningen i detta hänseende få anses tillräckligt med att genomföra en effektiv räntesänkning.

*Sveriges segelfartygsförening* framhåller nödvändigheten av att begränsa låneverksamheten till att endast omfatta fartyg, vilka är bäst lämpade för den svenska kustsjöfarten och särskilt inrikestransporterna och vars högsta tontal ligger vid 350 å 400 dödviktston. Under det gångna året har lån lämnats till nybyggnad av fartyg till betydligt större tontal och till byggnadspris, som ligger så högt att fartygen under normala seglationsår icke kan med lönsamhet nyttjas i den för landet nödvändiga inrikestrafiken. En

närmare granskning för att utröna vilken fartygsstorlek och vilket byggnadspris, som anses mest lämpligt för den svenska mindre kust- och östersjöfarten, anser föreningen nödvändig innan alltför stora belopp utlånas på varje fartygsenhet. Med nuvarande höga fartygsutgifter är det icke lyckligt vare sig för den mindre skeppsfarten eller landet att det nedlägges så stort kapital att näringen icke med lönsamhet kan bedrivas.

*Befraktarnas intresseförening* anför, att — även om föreningen av principiella skäl hyser vissa betänkligheter mot att lån till enskilda företagare utlämnas utan ränta — föreningen, med hänsyn till det betryckta läge, vari det mindre tonnaget befinner sig, likväl vill tillstyrka att lån ur fonden må utlämnas räntefritt. Föreningen ifrågasätter dock, huruvida icke räntefriheten bör inskränkas till de två första åren. Föreningen tillstyrker den föreslagna förstärkningen av lånefonden.

## Svenska skeppshypotekskassan.

### Inledning.

Svenska skeppshypotekskassan, som inrättades år 1929 (prop. nr 160/1929; r. skr. nr 150), driver sin rörelse jämlikt förordning den 6 juni 1929 (nr 129) och enligt reglemente den 22 november 1929 (nr 364). Förordningen har ändrats genom kungörelser den 19 juni 1936 (nr 314), den 12 maj 1944 (nr 209) och den 30 maj 1952 (nr 295) samt reglementet genom kungörelse den 12 maj 1944 (nr 210).

Kassans ändamål är att driva lånerörelse genom att lämna lån mot säkerhet av in-teckning i svenskt fartyg, som är maskindrivet. Vid prövning av ansökningar om lån skall i allmänhet företräde lämnas åt fartyg, som är byggt i Sverige (förordningen §§ 1 och 8). Därvid skall i främsta rummet tillgodoses ansökningar, som avser byggande av nya eller moderniserande av äldre fartyg eller eljest finansiering av dylika företag (reglementet § 6).

Finansieringen av skeppshypotekskassans verksamhet sker enligt förordningen på följande sätt. Såsom grundfond för kassan ställer staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret till förfogande svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp, som enligt beslut av 1952 års riksdag höjts från 10 till 15 miljoner kronor (prop. nr 171; r. skr. nr 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 av kassans styrelse anlitas för att täcka löpande utgifter.

I förenämnda proposition nr 171/1952, liksom i bankouts-kottets däröver avgivna och av riksdagen sedermera godkända utlåtande nr 24/1952, uttalades, att ökningen av grundfonden förordades med hänsyn till den sedan kassans bildande år 1929 inträdda kraftiga stegringen av fartygsvär-

dena och vidare till angelägenheten särskilt ur beredskapssynpunkt av en förnyelse av det medelstora tramptonnaget inom handelsflottan, d. v. s. fartyg med en bruttodräktighet mellan 500—2 000 ton.

Kassans obligationsskuld uppgick den 16 mars 1953 till 102 977 000 kronor, däri inräknat två efter grundfondens höjning emitterade obligationslån på tillhoppa 30 miljoner kronor. Det andra i ordningen av dessa lån emitterades den 31 januari 1953 och lyder på 20 miljoner kronor. Den 16 mars 1953 utgjorde kapitalvärdet av utestående lån 101 113 000 kronor.

De medel, som kassan erhöll genom det senaste obligationslånet, lämnade icke täckning för utbetalning av sju av kassan beviljade lån på sammanlagt 24 750 000 kronor. Dessa lån har beviljats den 30 mars, den 23 maj, den 2 juli och den 16 november 1951 samt den 8 februari 1952 (tre stycken). Av lånen avser tre lån om tillhoppa 6 miljoner kronor torrlastfartyg om vardera högst 3 800 dödviktston (ca 2 600 bruttoton) samt fyra lån om sammanlagt 18 750 000 kronor tankfartyg om vardera lägst 16 000 dödviktston (ca 11 200 bruttoton). Samtliga efter den 8 februari 1952 behandlade låneansökningar har bordlagts. Dessa representerar en sammanlagd lånesumma av i runt tal 153 miljoner kronor, varav ungefär 113 miljoner kronor för tankfartyg över 3 000 bruttoton och 40 miljoner kronor för — på några undantag när — medelstora torrlastfartyg.

Kort tid efter emitteringen av det senaste obligationslånet meddelades kassan under hand, att kassan icke kunde påräkna ytterligare obligationslån, förrän uppgörelse träffats om annullering av de lån, vilka beviljats för tankfartyg och vilka icke täckts genom obligationslånet. Avsikten därmed var att skapa förutsättning för att kunna tillgodoföra allt nytillkommande kapital det medelstora tonnaget, därvid gränsen dock satts vid högst 3 000 bruttoton.

#### Skrivelse från Svenska skeppshypotekskassan.

I skrivelse den 24 februari 1953 har *styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan* framhållit, att kassan hittills alltid beviljat lån i den ordning låneansökningarna inkommit. Detta överensstämmer icke endast med god affärs-sed utan också med bestämmelserna i de för kassan gällande författningarna. Den enda föreskrift, som medger undantag från lika-behandlingsregeln finns i § 8 förordningen angående kassan, varest stadgas att vid prövning av ansökningar om lån företräde i allmänhet skall lämnas fartyg, som är byggt i Sverige. I enlighet med huvudregeln har beviljade lån utbetalats i den ordningsföljd, efter vilken fartygen levererats. Därvid har man vid ungefär samtidig leverans av två fartyg, där medel till båda fartygen icke funnits omedelbart disponibla, tillgodosett det fartyg, för vilket låneansökan inkommit tidigast.

Styrelsen anför, att uppgörelse icke kunnat träffas om de fyra lån om tillhoppa 18 750 000 kronor, vilka beviljats för tankfartyg och vilka icke täckts genom obligationslånet av den 31 januari 1953. Vidare framhålles att kassan sålunda nu skulle befinna sig i det läget att något nytt obliga-

tionslån icke vidare skulle kunna upptagas, vilket innebär att utlåningsverksamheten helt stoppas. Alternativet härtill skulle vara att kassan åsidosatte de förbindelser i form av beviljade men ännu icke utbetalade lån, som kassan ingått, med de rättsliga följder som detta kan medföra. Det övervägande antalet av de förut angivna ansökningarna om tillhoppa i runt tal 153 miljoner kronor avser tankfartyg. De låneansökningar, som — i överensstämmelse med de principer för utlåning som kassan hittills tillämpat — i första hand skulle tillgodoses, om kassan hade erforderliga medel, gäller tankfartyg. Samtliga dessa har byggts respektive byggas eller skall byggas vid svenska varv. Då kassan anser sig icke kunna frångå gällande principer för låns beviljande och utbetalande, skulle, även om uppgörelse om de fyra beviljade tankfartygslånen skulle kunna träffas, kassans utlåningsverksamhet tydligen vara stoppad, om icke flertalet av de bordlagda låneansökningarna återtoges, varmed man icke torde kunna räkna.

Med hänvisning till att kassan sålunda nu befinner sig i den situationen att antingen dess utlåningsverksamhet helt kommer att omöjliggöras eller också att lån skall beviljas respektive utbetalas i strid mot bestämmelserna i de för kassan gällande författningarna och hittills tillämpad praxis, har kassan hemställt om en förklaring att kassan även för framtiden har att följa nu gällande regler och hittills tillämpade principer i vad gäller dess utlåningsverksamhet utan menliga konsekvenser för de intressen kassan har att företräda. Det enda alternativet därtill är, såvitt kassan kan se, att förordningen och reglementet för kassan ändras.

#### Yttranden.

Över skrivelsen har yttranden avgivits av statskontoret, kommerskollegium, fullmäktige i riksbanken och fullmäktige i riksgäldskontoret. Kollegium har överlämnat yttranden från Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustriförening.

*Fullmäktige i riksbanken* framhåller, att skeppshypotekskassans bruttoulåning per kalenderår under kassans hittillsvarande verksamhetstid i medeltal utgjort cirka 8,5 miljoner kronor. Under de tre sistförflutna åren har lån utlämnats på cirka 1, 25 respektive 23 miljoner kronor. Under innevarande år har hittills lån utlämnats på 17 miljoner kronor. Härutöver finnes beviljade ännu icke utbetalade lån på cirka 25 miljoner kronor. Dessutom har kassan bordlagt ansökningar om lån på tillsammans 155 miljoner kronor.

Fullmäktige anger såsom bidragande orsak till den sålunda konstaterade stegringen av de lånekrav, som ställes på kassan, bl. a. följande omständigheter. Utvecklingen inom sjöfartsnäringen tenderar mot förbättrade fartygskonstruktioner med förstklassigare material och utrustning, vilket medför en fördyring av tonnaget. Härtill kommer de kraftigt stegrade nybyggnadskostnaderna samt kraven på en snabbare avskrivning av tonnaget. Fullmäktige anser sig även kunna konstatera, att de i början av år 1952 introduce-

rade kreditrestriktionerna i hög grad medverkat till ökningen av de kreditkrav, som kommit att ställas på skeppshypotekskassan. Det förhållandet, att varje enskilt låneobjekt på grund av bl. a. de allt större fartygsenheter numera blivit av en helt annan storleksordning än tidigare, har även medfört ökade krav på kassan på grund av svårigheter att finansiera hela det uppkommande lånebehovet genom lån hos andra kreditinstitut.

Fullmäktige framhåller, att ett medgivande för kassan från riksbankens sida att upptaga erforderliga obligationslån för att tillgodose de lånekrav, som f. n. ställs på kassan, skulle — såvitt icke andra angelägna behov eftersättes — äventyra syftet med kreditrestriktionerna. Fullmäktige har därför hittills måst begränsa kassans rätt att upptaga dylika lån till 30 miljoner kronor under innevarande år. Den avvägning mellan olika obligationslån, som sålunda skett och fortfarande måste äga rum, innebär ingen underskattning från fullmäktiges sida av den betydelse sjöfarten har för vårt land icke minst med hänsyn till de valutainkomster, som av densamma tillföres landet. Det är emellertid icke möjligt att tillgodose de låneanspråk, som nu framställts på kassan, genom emissioner av obligationslån för denna institutions räkning.

Fullmäktige ifrågasätter över huvud taget i detta sammanhang, om finansieringen av de större fartyg, varom det här huvudsakligen är fråga, bör ske genom obligationslån utgivna av en offentlig institution. Villkoren för skeppshypotekskassans obligationslån måste alltid bedömas med hänsyn till kassans konstruktion med statlig grundfond etc. En dylik konstruktion medför i nuvarande läge minskade möjligheter att anpassa räntesatserna till dem som gäller för icke guldkantade obligationslån. Fullmäktige anser, att frågan, huruvida icke lämpligare vägar för finansieringen av det större tonnaget kan anvisas, bör utredas. Härvid bör närmast eftersträvas lösningar, som icke förutsätter någon medverkan från statens sida i den ena eller andra formen. För detta ändamål har riksbanken redan inlett vissa överläggningar med närmast berörda parter. Riksbanken har för avsikt att inom den närmaste tiden ha överläggningar med representanter för affärsbankerna, försäkringsbolagen, rederierna samt varvsindustrien. Efter dessa diskussioner ämnar fullmäktige återkomma till frågan, därest förhållandena skulle ge anledning därtill.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* anför följande.

Den av riksbanken i enlighet med riksdagens direktiv förda restriktiva kreditpolitiken bör med hänsyn till rådande läge på kapitalmarknaden självfallet omfatta även skeppshypotekskassan. Det synes härvid ofrånkomligt, att kassans styrelse visar största återhållsamhet vid utfästade och beviljande av lån, även om detta skulle innebära ett frångående av hittills av kassan tillämpad praxis.

Vad angår de i framställningen särskilt omnämnda, av kassan redan beviljade lånen sakna fullmäktige möjlighet att på grundval av föreliggande material bedöma, huruvida låneutfästelserna äro för kassan under alla förhållanden bindande.

Inom fullmäktige har skiljaktig mening uttalats av *herr Hagberg*, som anser, att första stycket av de båda nyss återgivna styckena i fullmäktiges yttrande bort ha följande ändrade lydelse:

Den av riksbanken i enlighet med riksdagens direktiv förda restriktiva kreditpolitiken bör med hänsyn till rådande läge på kapitalmarknaden självfallet omfatta även skeppshypotekskassan. Kassans styrelse bör sålunda visa återhållsamhet vid utfästade och beviljande av lån, även om detta skulle tillfälligt innebära ett frångående av hittills av kassan tillämpad praxis. Någon ändring av de för kassan gällande bestämmelserna torde icke påkallas härav.

*Kommerskollegium* anför, att det förut återgivna uttalandet i propositionen nr 171/1952 och bankoutskottets utlåtande nr 24/1952 icke kan anses innefatta förbehåll om formligt företräde för det medelstora tramptonaget vid utnyttjande av de ökade utlåningsmöjligheterna, som uppstått genom ökningen av grundfondsbeloppet. Därest ytterligare obligationslån inom ramen för grundfondens nuvarande storlek upptages, skulle ifrågavarande tonnagegrupp även med de hittillsvarande reglerna för bestämmande av turordningen mellan lånesökandena under år 1953 tillgodoses med nio medelstora torrlastfartyg, avseende lån å sammanlagt 18 miljoner kronor, däri inräknat de lån å sammanlagt 6 miljoner kronor, som redan beviljats.

Beträffande tankfartens ekonomiska förhållanden framhåller kommerskollegium, att tankfartygen f. n. överallt till övervägande delen (ca 90 procent) är tidsbefraktade för längre tid. Att med större säkerhet bedöma tankfartens förhandenvarande ekonomiska förutsättningar låter sig svårligen göra. Behovet av tanktonnage bedömes av kollegium att under överskådlig tid förmodligen förbli stort, i all synnerhet som den fortgående ökningen av konsumtionen av olja på vissa håll troligen kommer att medföra en efter hand tilltagande stegring av de långväga oljetransporterna, särskilt från de stora reserverna i Mellersta Östern. Vid sådant förhållande och då den svenska tankfartygsflottan icke förefaller att vara överdimensionerad — ca 20 procent av hela svenska handelsflottan — synes det kollegium i och för sig icke vara anledning att genom särskilda restriktioner beträffande kapitalförsörjningen söka bromsa investeringen i just denna sjöfartsgren, som tydligen erbjuder ett gott verksamhetsfält för rederinäringen och ur landets synpunkt utgör en betydelsefull faktor i bytesbalansen.

I detta sammanhang framhåller kommerskollegium, att den svenska sjöfartsnäringen har väsentlig betydelse för bytesbalansen gentemot utlandet, ej minst såvitt angår dollarländerna, varför särskilt i nuvarande läge stor försiktighet måste iakttagas med avseende å åtgärder, som kan verka hindrande på sjöfartens fria utveckling. På grund därav är det enligt kollegiets mening önskvärt, att denna näringsgren icke belägges med alltför stränga kreditrestriktioner. Med hänsyn till de snabbt växlande konjunkturerna inom sjöfartsnäringen förefaller det kollegium även olämpligt att binda skeppshypotekskassans utlåningsverksamhet till vissa sjöfartsgrenar eller tonnagegrupper genom författningsföreskrifter, enär statsmakternas för-

fogande i dylika sammanhang i allmänhet icke kan med erforderlig snabbhet jämkas efter ändrade förhållanden.

Kommerskollegium erinrar slutligen om att ett av de förnämsta skälen för statsmakternas ställningstagande vid skeppshypotekskassans inrättande såsom ett instrument för den svenska rederinäringens finansiering var det erkända behovet av statens stöd i syfte att utan diskriminering gentemot utlandet kunna motverka de skadliga följderna av konkurrensbetonade statsåtgärder i främmande länder (såsom flaggdiskriminering av olika slag). Den betydande utveckling, som den svenska utrikessjöfarten företett under de senaste decennierna, sammanhänger otvivelaktigt med de lättnader i fråga om finansiering som belåning hos skeppshypotekskassan inneburit och som även utgjort det förnämsta motivet för kassans tillskapande. Den styrka, som den svenska rederinäringen i stort sett numera äger och det utrymme i den internationella sjöfarten som den lyckats vinna, har utgjort det ändamål som statsmakterna avsett att befordra när skeppshypotekskassan inrättades. Dessa utpräglade sjöfartspolitiska synpunkter hade kollegium icke velat underlåta att bringa i erinran för beaktande i det nu aktuella sammanhanget, särskilt som bristande tillgång på kapital och svårigheter att uppbringa sådant under tidigare skeden utgjort en hämsko på den svenska sjöfarten. Därest omständigheterna skulle utveckla sig därhän att sjöfartens kreditbehov skulle komma att tillgodoses med hjälp av någon sammanslutning av privata intressenter, kan därvid lätt uppstå tendenser till monopol för sådana försäkringsföretag som kan komma att engageras för medverkan i en dylik verksamhet. De betänkligheter denna risk föranleder utgjorde anledning att avvisa dylika förslag vid tiden för skeppshypotekskassans inrättande, och kollegium vill för sin del varna emot följderna av en sådan utveckling.

*Statskontoret* erinrar om att såsom motiv för den höjning av grundfonden för kassan, som godtogs av 1952 års riksdag, anförts bl. a. angelägenheten särskilt ur beredskapssynpunkt av att åtgärder vidtages för förnyelse av det medelstora tramptonnaget. Denna synpunkt bör enligt ämbetsverkets mening komma till uttryck genom en omedelbar ändring av reglementet för kassan. Emellertid kan en sådan reglementsändring icke bidra till en lösning av det i ärendet aktuella spörsmålet. Kassan har förutsatt, att dess beslut om beviljande av lån är rättsligen bindande, såvida medel kan av kassan upplånas. Då några andra förbehåll icke torde ha gällt, synes denna uppfattning riktig. Skulle det befinnas angeläget att tillgodose det medelstora tramptonnagets lånebehov med företrädesrätt framför de lån kassan beviljat till och med den 8 februari 1952, torde detta få ske genom att kredit i annan ordning ställes till förfogande antingen för de låntagare, vilka icke skulle kunna tillgodoses genom kassan, eller ock för det medelstora tramptonnaget.

*Sveriges redareförening* anför bl. a., att föreningen finner det såväl rättsligt som moraliskt icke kunna ifrågakomma att skeppshypotekskassan skulle vägra att utbetala de lån, som redan beviljats. Givetvis bör icke heller kas-

sans åtgärd att fullgöra sina skyldigheter i detta hänseende tillåtas inverka på kassans möjligheter att genom ytterligare obligationslån inom ramen för de av riksdagen uppdragna gränserna skapa förutsättningar för en fortsatt kreditverksamhet. En fortsatt kreditgivning är så mycket mer angelägen, som kassans möjligheter att bidra till en utbyggnad av tramptonnaget eljest skulle komma att nästan helt elimineras. Föreningen framhåller i fortsättningen den stora betydelse, som det svenska tanktonnaget äger för valutaförsörjningen. Icke minst i nuvarande läge framstår det därför som ett samhällsintresse att uppmuntra till investeringar i tankfartyg. Därest kassan beredes möjlighet att på säljbara villkor emittera obligationslån i en utsträckning, som svarar mot riksdagens år 1952 fattade beslut om kassans grundfond, bör det icke vara omöjligt att samtidigt tillgodose utbyggnadsbehovet för båda de ifrågakommande tonnagekategorierna. Härutinnan är att bemärka, att ansökningar om lån för byggandet av mindre och medelstora fartyg i vart fall för närvarande är relativt få. Detta har sin naturliga förklaring i *dels* att dessa fartyg är väsentligt dyrbarare att bygga per ton än de större fartygen, *dels* att driftskostnaderna för dessa fartyg på grund av gällande författningsföreskrifter m. m. är mycket höga och *dels* att de med hänsyn därtill f. n. är ytterligt svåra att upprätthålla i trafik i konkurrens med det utländska tonnage, som har väsentligt lägre driftskostnader. I själva verket går många resor med fartyg tillhörande dessa kategorier nu ofta med förlust. — Dessa omständigheter får emellertid enligt föreningen icke verka därhän, att kassans utlåning till övrigt tonnage avstannar.

*Sveriges varvsindustriförening* framhåller, att föreningen med oro ser på det förhållande, som skulle bli en följd av att skeppshypotekskassans upplåningsmöjligheter begränsas. De svenska varven har f. n. stora order inne för svenska redare, vilka i allmänhet räknar med lån från kassan, och dessa nybyggnader utgöres till största delen av tankfartyg. Med den allmänt rådande svårigheten att i dag låna pengar i svenska kreditinstitut skulle ställningen ytterligare försämrans, om de möjligheter, som hittills stått till buds via kassan, skulle försvinna. Man kan befara likviditetssvårigheter för de svenska rederierna av denna anledning med direkt återverkan på varven. Härtill kommer den arbetsbrist, som skulle uppstå för varven, om svenska redare ej längre gör några tankbåtsbeställningar på grund av att fartyg av denna typ ej erhåller lånemöjligheter inom landet. Föreningen förordar därför på det kraftigaste att icke några sådana åtgärder vidtages, som kan verka hindrande för kassans låneverksamhet såsom den hittills bedrivits.

### Departementschefen.

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, sär-

skilt från tysk och nederländsk sida. Flera samverkande omständigheter har bidragit till att det svenska tonnage har svårt att hävda sig i denna konkurrens. Den väsentligaste orsaken är att de svenska fartygen har högre driftskostnader. 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.

Jag vill erinra om att jag 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 min avsikt att söka få belyst 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.

I den tidigare redogörelsen har redan angivits, att förslaget om ändrade försäkringsbestämmelser tillstyrkts eller lämnats utan erinran i de avgivna remissyttrandena. Förslaget innebär — såsom lånenämnden utformat det samma — 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 långivaren och därmed ökade risker vid utlåningen. Såsom kommerskollegium framhållit torde dock riskerna icke kunna antagas bli alltför betydande. Jag anser mig sålunda kunna tillstyrka, att försäkringsbestämmelserna ändras i enlighet med förslaget. Det torde 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 lånenämnden av principiella skäl ifrågasatt lämpligheten av att införa räntefria lån. För egen del har jag redan i propositionen nr 51/1951 uttalat, att skäl icke föreligger att frångå de för lån av motsvarande slag allmänt tillämpade bestämmelserna. Jag 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 jag ej beredd att nu förorda en förstärkning av densamma vare sig genom överföring från rederilånefonden eller över budgeten. I likhet med riksgäldsfullmäktige anser jag 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, vill jag erinra 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 till-

styrka, att rederilånefonden bibehålles. För det fall att fonden anses böra bibehållas, avstyrker fullmäktige förslaget om dess förstärkning. För egen del är jag icke beredd att i detta sammanhang taga ställning till ifrågavarande spörsmål.

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

Ökningen av lånekraven på kassan torde — 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 tonnagets andel i kassans lånebestånd, vilken genom den långivning som skett från och med år 1951 förändrats till det medelstora tonnagets nackdel, ytterligare förskjutas i samma riktning. Av den förut lämnade redogörelsen framgår den stora betydelse som detta tonnage tillmätas särskilt ur beredskapssynpunkt. Det får ur denna synpunkt och med hänsyn till den sämre lönsamhet, som det medelstora tonnaget uppvisar i jämförelse såväl — såsom tidigare nämnts — med utländskt tonnage av motsvarande storlek som med det större svenska tonnaget, anses angeläget att den lättnad i fråga om finansiering som belåning hos skeppshypotekskassan innebär främst kommer det medelstora tonnaget 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 torde böra vidtagas och riksdagens medgivande härtill inhämtas.

Fullmäktige i riksbanken har såsom framgår av det förut anförda upplyst att riksbanken upptagit överläggningar med representanter för näringslivet angående frågan om den fortsatta finansieringen av det större tonnaget. 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 stads-hypotekskassa 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 mig knappast vara tillämpliga på en sålunda utformad kreditgivning till sjöfartsnäringen. I samband med överläggningarna kan 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 tonnage kan ske utan medverkan från statens sida, torde lån från skeppshypotekskassan därefter tills vidare böra förbehållas det medelstora tonnage.

I avvaktan på utgången av överläggningarna torde den ändring av bestämmelserna om lån från skeppshypotekskassan, som jag förut förordat, icke nu böra vidtagas i förordningen angående kassan och i reglementet för denna utan torde ändringen givas provisorisk karaktär. Bestämmelsen synes 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.

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

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

Ur protokollet:

*Sven Fischier.*