

Trafikutskottets betänkande

1978/79:9

med anledning av propositionen 1978/79:35 om ekonomiskt stöd till vissa rederiföretag jämte motioner

Propositionen

I propositionen 1978/79:35 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. till Bidrag till Broströms Rederi AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 80 000 000 kr.,

2. till Lån till Broströms Rederi AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 250 000 000 kr.,

3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti för lån på 250 000 000 kr. som Broströms Rederi AB avser att ta upp för omläggning av tidigare lämnade statsgaranterade lån,

4. till Lån till Saléninvest AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 200 000 000 kr.

Ärendet bör enligt propositionen behandlas under innevarande år.

Motionerna

I motionen 1978/79:156 av Karl Hallgren och Jörn Svensson (båda vpk) yrkas

1. att riksdagen beslutar avslå propositionen 1978/79:35,

2. att riksdagen hemställer hos regeringen om att åtgärder vidtas för att upprätta nytt avtal med Broströms Rederi AB och Saléninvest AB där som villkor för lån uppställas bevarad sysselsättningsnivå inom resp. rederi.

I motionen 1978/79:157 av Olof Palme m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. att ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en sjöfartspolitisk proposition,

2. att begära att regeringen kräver att berörda rederier redovisar en strukturplan för sin verksamhet,

3. att avslå regeringens förslag om Bidrag till Broströms Rederi AB och Lån till Broströms Rederi AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 och att i stället till Lån till Broströms Rederi AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 330 000 000 kr.,

4. att de föreslagna lånen till Broströms Rederi AB och Saléninvest AB skall ges i form av konvertibla skuldebrev,

5. att ge regeringen till känna vad som anförts om styrelserepresentation och revisorer i Broströms Rederi AB och Saléninvest AB.

Tidigare riksdagsbeslut. Rederikommissionens rapport

Riksdagen beslutade våren 1977 (prop. 1976/77:146, TU 1976/77:26, rskr 1976/77:344) om vissa åtgärder till stöd åt rederinäringen. Åtgärderna omfattade bl. a. införande av ett likviditetsstöd i form av statliga kreditgarantier på 500 milj. kr., som kunde beviljas till den 30 juni 1978, och en till samma tidpunkt begränsad lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Syftet med stödet skulle i första hand vara att ge rederierna möjlighet att undvika av likviditetsskäl framtvingade omfattande försäljningar av modernt tonnage till underpris.

Inom den angivna ramen för de statliga garantierna om 500 milj. kr. beräknades ca 50 milj. kr. för den mindre sjöfartens behov.

Vid sin prövning av inkomna kreditansökningar fann fullmäktige i riksgäldskontoret det rimligt att ställa krav på amorteringsanstånd från rederiernas kreditgivare för att i första hand denna väg hålla uppe rederiernas likviditet.

Sådana anstånd beviljades också. Till betydande del rörde det sig om lån för fartyg som byggts vid svenskt varv med statlig kreditgaranti. Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa fick också efter riksdagens beslut (prop. 1977/78:101, NU 1977/78:38, rskr 1977/78:160) möjlighet att lämna amorteringsanstånd.

Med hänsyn till osäkerheten i bedömningen av utvecklingen inom sjöfarten föreslogs i prop. 1977/78:166 att resterande del av kreditgarantierna fick föras i ny räkning. Riksdagen godtog förslaget (TU 1977/78:25, rskr 1977/78:334). Den per den 1 oktober 1978 ej utnyttjade delen av garantiramen uppges nu vara 235 milj. kr., varav 28 milj. kr. faller på den för den mindre skeppsfarten beräknade summan.

Hittills lämnade kreditgarantier tillsammans med amorteringsanstånden har enligt den nu förevarande propositionen förbättrat rederiernas ekonomiska handlingsutrymme. Det i och för sig betydande stöd som de sålunda erhållit har dock vid nya bedömningar av marknadsutsikter m. m. visat sig inte vara tillräckligt. Mot bakgrund bl. a. härav tillkallades i slutet av juni i år en särskild rederikommission. Dess uppdrag var att skyndsamt ange åtgärder för att bibehålla på sikt livskraftiga och för landet viktiga delar av svensk rederiverksamhet. Kommissionen lade fram sin rapport i slutet av september.

Kommissionen hänvisar i sin rapport till den snabba minskning som f. n. sker av det svenska masslasttonnaget. Det ekonomiska läge som rederierna

kommit i och framtidsutsikterna under svensk flagg för det tonnage som det huvudsakligen rör sig om gör enligt kommissionens mening att denna utveckling får godtas. Några åtgärder från statens sida med enbart syftet att slå vakt om masslasttonnaget anser sig kommissionen inte kunna tillstyrka.

Engagemangen inom masslastfarten har enligt kommissionen hårt belastat Sveriges två största rederiföretag, Broströms Rederi AB och Saléninvest AB. Broströms är Sveriges största linjerederi med tyngdpunkt på fjärrlinjefarten. Inom denna fullföljer företaget f. n. ett omfattande rationaliseringsprogram främst genom omläggning av medelhavstrafiken till roll on/roll off-hantering.

För Saléns del är i första hand företagets kyltransporter av intresse. Med egna och inhyrda fartyg är Saléns den internationellt sett största kyloperatören. Kommissionen anser att tillsammans med en fortsatt svenskbaserad kyloperation är det värt att slå vakt också om vissa delar av Saléns masslastflotta.

Sammanfattningsvis uttalar kommissionen att såväl Broströms som Saléns representerar en betydande del av den framtidsinriktade svenska rederinärningen. Skulle företagen tvingas till en långtgående avveckling av rederiverksamheten minskar basen väsentligt för en svensk rederinäring och därmed förutsättningarna att upprätthålla denna och utnyttja de möjligheter som sjöfarten kommer att erbjuda framdeles inom både nuvarande och nya områden. Sysselsättningsminskningen för både ombord- och landanställda blir betydande.

I övrigt torde få hänvisas till rapporten, vilken såsom bilaga fogats till propositionen.

Utskottet

I slutet av juni i år tillkallades som förut nämnts en särskild rederikommission med uppdrag att skyndsamt ange åtgärder för att bibehålla på sikt livskraftiga och för landet viktiga delar av svensk rederiverksamhet. Av den rapport kommissionen avgett framgår bl. a. att engagemangen inom masslastfarten hårt har belastat Sveriges två största rederiföretag, Broströms Rederi AB och Saléninvest AB. Båda företagen representerar enligt kommissionen en betydande del av den framtidsinriktade svenska rederinärningen. Skulle företagen tvingas till en långtgående avveckling av rederiverksamheten minskar basen väsentligt för en svensk rederinäring och därmed förutsättningarna att upprätthålla denna och utnyttja de möjligheter som sjöfarten kommer att erbjuda framdeles inom både nuvarande och nya områden. Vidare blir sysselsättningsminskningen för både ombord- och landanställda betydande.

Kommissionen har med den verkställande ledningen för de båda företagen diskuterat de åtgärder som krävs för att behålla för landet centrala delar av

företagens rederiverksamhet.

De av kommissionen som följd härav framlagda förslagen innebär i fråga om *Broströms* att staten för tidigare fartygslån om sammanlagt ca 455 milj. kr. övertar betalningsansvaret för 250 milj. kr. Under avtalsperioden utgår varken ränta eller amortering. Därefter är statens fordran räntebärande.

Vad gäller de resterande lånen om ca 205 milj. kr. skall staten medverka till amorteringsanstånd under avtalsperioden. Därefter återupptas amorteringarna efter en med fem år framskjuten plan. Staten skall vidare medverka till sammanläggning av två redan statsgaranterade lån om sammanlagt 250 milj. kr. och med sådana villkor att det nya lånet kan löpa utan amortering under avtalsperioden och därefter avbetalas under 20 år i form av ett annuitetslån. Slutligen skall utgå ett kontantstöd i form av ett engångsbelopp av 80 milj. kr.

Stödet till *Saléns* är inriktat på att under gällande avtalsperiod så långt som statens åtaganden sträcker sig upprätthålla företagets likviditet och egna kapital på vissa miniminivåer. Likviditetsstödet består av främst förlängda amorteringsanstånd. Staten förutsätts vidare utfästa sig att intill ett belopp av 200 milj. kr. medverka till soliditetsfrämjande åtgärder av typen värdegaranti eller villkorlån. Villkorlån skall vara räntebärande och kunna utgå också av likviditetsskäl. Efter avtalsperiodens slut skall värdegaranti resp. villkorlån avvecklas med minst en tiondel per år.

Föredragande statsrådet framhåller att – med stora krav på ekonomiska insatser från åtskilliga sektorer inom näringslivet – statens åtgärder för rederinäringen måste grunda sig på en hård prioritering. Utskottet delar denna uppfattning. Åtgärderna får sålunda i nuläget inriktas främst på att bevara handlingsfriheten och slå vakt om de för folkhushållet totalt sett centrala delarna av näringen.

Rederikommissionens förslag har enligt föredraganden numera förts fram till avtal mellan å ena sidan staten och å andra sidan vart och ett av de båda rederiföretagen. Avtalen är träffade under förbehåll av regeringens godkännande. De överensstämmer i huvudsak med kommissionens förslag. I ett par avseenden har dock en precisering fått ske. Det kombinerade soliditets- och likviditetsstödet inom en ram av 200 milj. kr. till *Saléns* skall sålunda enligt avtalet få formen av ett villkorlån som dock utbetalas endast under vissa förutsättningar. Vad gäller villkorlånet till *Broströms* överensstämmer avtalsbestämmelserna med förslaget i rapporten. Samma gäller utformningen av kontantstödet till företaget. Under riksdagens prövning faller också den förut nämnda statliga kreditgarantin för lån om 250 milj. kr.

Utskottet har vid sin prövning av regeringens sålunda framlagda förslag funnit desamma väl ägnade att läggas till grund för riksdagens beslut i frågan. Yrkandet i motionen 1978/79:156 att riksdagen skall avslå propositionen i dess helhet avstyrks följaktligen.

I nämnda motion har vidare hemställts att riksdagen hos regeringen begär

att ett nytt avtal med de båda rederierna skall upprättas, där som villkor för lån uppställs bevarad sysselsättningsnivå inom respektive rederi.

Utskottet vill i anledning härav understryka att avtalen är baserade på rederikommissionens förslag och har tillkommit efter ett omfattande och komplicerat förhandlingsarbete parterna emellan. Propositionens förslag är vidare i motsats till vad motionärerna gör gällande grundade på samhällsekonomiska jämte sjöfarts- och arbetsmarknadspolitiska överväganden och bedömningar. De förordade åtgärderna är villkorade av att bolagen upprätthåller viss miniminivå på den svenskbaserade verksamheten. I första hand gäller detta under de förutsatta avtalsperioderna, för Broströms åren 1979–1983 och för Saléns åren 1979–1982. Förpliktelserna avser förläggningen av bolagens administration, rederiverksamhetens omfattning och ungefärligt antal svenskeregistrerade fartyg. Vartdera företaget förutsätts under avtalsperioden bibehålla ett betydande antal fartyg under svensk flagg. Totalt beräknas detta svara mot mer än 2 500 arbetstillfällen för ombord- och landanställda.

De av motionärerna begärda nya förhandlingarna i frågan torde dessutom av såväl tidsmässiga som andra skäl vara uteslutna. Under hänvisning jämväl härtill avstyrks motionen även i denna del.

I motionen 1978/79:157 betecknas det som olyckligt att staten går in med så omfattande engagemang i rederinäringen, varom här är fråga, utan någon diskussion av framtidsutveckling och framtidsinriktning. Riksdagen bör enligt motionärerna ha möjlighet att sätta in förändringar av detta slag i ett mer övergripande sjöfartspolitiskt sammanhang. Det anses därför vara angeläget att den sjöfartspolitiska utredningens arbete påskyndas så att en *sjöfartspolitisk proposition* kan föreläggas riksdagen våren 1979. Motionärerna anser vidare att som villkor för utbetalning av stödet till de båda rederierna skall ställas krav på en *strukturplan*, inkl. planer på nybeställningar för ökad kapacitet eller som ersättning för befintligt tonnage. Syftet härmed anges vara att nå en bättre framtida konkurrenskraft inom rederinäringen och därmed trygga sysselsättningen för de ombordanställda.

Utskottet vill med anledning härav hänvisa till den redogörelse som i propositionen lämnas för utvecklingen för rederinäringens del under senare tid. För flera rederier blev problemen akuta under år 1978. Också för stora rederier med ett brett register inom svensk sjöfart höll engagemangen inom masslastfarten på att bli övermäktiga. Rederierna måste försälja sina masslastfartyg. Vid rådande fartygsvärden och med de skulder som belastade fartygen kunde åtgärderna dock inte begränsas till detta. Rederierna var för att kunna bemästra sin ekonomi nödsakade att avveckla också andra, lönande delar av verksamheten och eventuellt helt lämna sjöfarten. Det var mot denna bakgrund som rederikommissionen tillkallades. Dess uppdrag blev som förut nämnts att *skyndsamt* ange åtgärder för att bibehålla på sikt livskraftiga och för landet viktiga delar av svensk rederiverksamhet.

De för landet viktiga delarna av svensk rederinäring ansåg kommissionen främst vara de verksamheter som tillgodoser kvalificerade svenska sjötransportbehov, dvs. fjärr- och närlinjetrafiken och också systemlösningar för t. ex. skogsindustrins uttransporter. Här har nåtts tekniskt och organisatoriskt avancerade transportlösningar. Samma gäller olika typer av specialfart med växlande anknytning till Sveriges egna transportbehov. Hit hör enligt kommissionen kyl- och biltransporter och också insats av fartyg lämpade för svåra isförhållanden. Till nya utvecklingslinjer hänför kommissionen bl. a. pråmtransporterade stora lastenheter och olika funktioner vid letning efter och utvinning av mineraloljor till havs.

Enligt kommissionen representerar såväl Broströms som Saléns en betydande del av den framtidsinriktade svenska rederinäringen, vilken uppfattning delas av föredraganden.

Rederikommissionen uttalar också i sin rapport att för att på längre sikt trygga den svenska sjöfartsnäringen och på nytt ge den utvecklingsmöjligheter krävs åtgärder med bred räckvidd. I dessa frågor hänvisar kommissionen till den sjöfartspolitiska utredningen. Denna, som tillsattes i juni 1977, har bl. a. att överväga rederiernas långsiktiga investeringsbehov och kapitalförsörjning. En naturlig utgångspunkt för utredningen har i direktiven angetts vara en bedömning av världssjöfartens sannolika utveckling. Utredningen skall analysera utbud av olika inskränkningar i en fri sjötransportmarknad. Mot bakgrund av denna analys skall utredningen bedöma svensk sjöfartsnärings internationella konkurrensförmåga. Olika alternativ när det gäller omfattning och inriktning av den framtida rederiverksamheten skall därefter presenteras och ett underlag skapas för utredningens överväganden och förslag när det gäller utformningen av ett sjöfartspolitiskt program. Vid bedömningen av den svenska rederiverksamhetens omfattning och inriktning skall utredningen söka bilda sig en uppfattning om vilken bredd verksamheten bör ha när det gäller utbudet av transporttjänster.

Den mindre skeppsfarten skall också bli föremål för särskilda överväganden, bl. a. vad gäller den lämpliga företagsstrukturen vid övergång till större och dyrbarare fartyg. Slutligen anges i direktiven att utredningen borde ha nära samråd med den då sittande trafikpolitiska utredningen.

Utskottet förutsätter för sin del att utredningen bedriver sin verksamhet med all den skyndsamhet som befinns möjlig. Med understrykande av vikten av att så sker och under hänvisning till vad utskottet i övrigt nu anfört avstyrker utskottet motionen i här berörda delar.

Enligt motionärerna bör vidare hela den statliga insatsen för de båda rederierna tillskjutas i form av villkorslån. Något rent bidrag till Broströms anses sålunda inte böra beviljas. Lånen bör enligt motionärerna lämnas mot konvertibla skuldebrev. Frågan om konvertering till aktier bör sedan kunna tas upp efter en viss tid, lämpligen fem år. Då bör den planerade omstrukturering som motionen förordar ha genomförts, och då bör en prövning ske

om de då återstående lånebeloppen helt eller delvis skall omvandlas till aktiekapital och ge staten del i framtida utdelning och värdetillväxt.

Såsom utskottet tidigare crinrat om gäller emellertid propositionens förslag två på angivna grunder slutna överenskommelser mellan berörda parter. Någon ny förhandlingsomgång framstår med beaktande av såväl tidsaspekten som övriga faktorer inte heller som realistisk. Utskottet delar f. ö. den uppfattning som genom propositionens utformning kommit till uttryck, nämligen att ett statligt delägarskap inte framstår som önskvärt eller eljest motiverat.

De nu avtalade och föreslagna *låneformerna* jämte det *särskilda kapitaltillskottet* synes också enligt utskottets uppfattning vara bäst lämpade för syftet med stödet – att i angivna former och erforderlig utsträckning främja rederiernas fortsatta verksamhet och utveckling. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag härom och avstyrker motionen 1978/79:157 i motsvarande delar. Detta innebär även att motionen 1978/79:156 i motsvarande delar avstyrks.

När samhället engagerar sig i den omfattning, varom här är fråga, bör enligt motionen 1978/79:157 i högre grad än propositionen förutsätter inflytande och kontroll från samhällets sida garanteras. Regeringen anses därför böra få möjlighet att sätta in en representant i bolagens *styrelser* så länge lånen står kvar. Vidare anses staten böra tillsätta en *revisor* i vart och ett av de båda rederiföretagen.

Såsom av propositionen framgår föreslås i rederikommissionens rapport att staten skall äga tillsätta en särskild revisor i Broströms. Avtalet innebär emellertid den ändringen att insynen i företaget skall ske genom en företrädare för staten som ges samma rätt och möjligheter till insyn i Broströms som tillkommer dess revisor. Ändringen skapar enligt föredraganden möjlighet för statens företrädare att utan hinder av de sekretessbestämmelser som gäller för revisor i företag till regeringen anmäla sina iakttagelser m. m.

I det med Saléns träffade avtalet förutsätts enligt propositionen i vissa fall samråd mellan staten och företaget, bl. a. avseende behov och avveckling av villkorslån och eventuell aktieutdelning. Samrådsuppgiften kommer för statens del i första hand att åvila fartygskreditnämnden. Skulle samrådet inte leda till en gemensam uppfattning ter det sig enligt propositionen naturligt att frågan hänskjuts till regeringen för prövning.

Utskottet finner den sålunda förordade lösningen innebära tillräckliga garantier för att staten – med stödets föreslagna utformning – på ett tillfredsställande sätt skall kunna bevaka sina intressen i företagens verksamhet m. m. Under hänvisning härtill tillstyrks propositionen och avstyrks motionen i nu berörda delar.

Den omläggning av tidigare statsgaranterade lån som i propositionen föreslås för Broströms del tillstyrks av utskottet. Härav följer att utskottet i motsvarande del avstyrker motionen 1978/79:156, yrkandet 1.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionen 1978/79:156, yrkandet 2, om upprättande av nytt avtal med Broströms Rederi AB och Saléninvest AB,
2. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79:157, yrkandet 1, om en sjöfartspolitisk proposition,
 - b. avslår motionen 1978/79:157, yrkandet 2, om en strukturplan för berörda rederier,
3. att riksdagen
 - a. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1978/79:156, yrkandet 1 i motsvarande del, och 1978/79:157, yrkandet 3.

dels till Bidrag till Broströms Rederi AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under sjätte huvudtiteln anvisar ett anslag av 80 000 000 kr.,

dels till Lån till Broströms Rederi AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisar ett investeringsanslag av 250 000 000 kr.,

 - b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:156, yrkandet 1 i motsvarande del, till *Lån till Saléninvest AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisar ett investeringsanslag av 200 000 000 kr.,
 - c. med bifall till regeringens förslag avslår motionen 1978/79:157, yrkandet 4, om utformningen av de nämnda lånen,
 - d. med bifall till regeringens förslag avslår motionen 1978/79:157, yrkandet 5, om styrelserepresentation och revisorer i Broströms Rederi AB och Saléninvest AB,
4. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:156, yrkandet 1 i motsvarande del, bemyndigar fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti för lån på 250 000 000 kr., som Broströms Rederi AB avser att ta upp för omläggning av tidigare lämnade statsgaranterade lån.

Stockholm den 6 december 1978

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Johansson i Åmål (s), Margit Sandéhn (s) och Anita Bråkenhielm (m).

Reservationer

av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson i Åmål och Margit Sandéhn (samtliga s)

1. beträffande en *sjöfartspolitisk proposition* och behovet av en *strukturplan* m. m.

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Utskottet vill med" och på s. 6 slutar med "berörda delar" bort ersättas med text av följande lydelse:

Fortsatta samhällsinsatser för att på längre sikt trygga den svenska sjöfartsnäringen torde även enligt utskottets uppfattning bli nödvändiga. Sådana insatser bör ske inom ramen för en långsiktig och planmässig näringspolitik. Riksdagen bör vid behandlingen av rederinäringens framtidsutveckling och framtidsinriktning ha möjlighet att sätta in förändringar av det slag varom här är fråga i ett mer övergripande sjöfartspolitiskt sammanhang. Även utskottet finner det därför vara angeläget att den sjöfartspolitiska utredningens arbete påskyndas så att en sjöfartspolitisk proposition kan föreläggas riksdagen våren 1979.

Det hade vidare varit rimligt att i det avtal som träffats mellan företrädare för staten och de båda berörda rederierna lägga fast en plan för den framtida utvecklingen. Villkoret för ett statligt stöd till de båda företagen skulle vara en dokumenterad vilja till strukturförändringar. Här borde ha diskuterats linjesjöfartens struktur och eventuella möjligheter till samordningsvinster. Ändå viktigare är att diskutera strukturen för framtida fartygssystem med avseende på bl. a. fartygstyper. Den svenska rederinäringen har hittills intagit en internationellt sett ledande position i dessa avseenden. Det är nödvändigt att denna ställning bibehålls och vidareutvecklas om näringen skall ha en fortsatt konkurrenskraft.

Det föreslagna stödet bör inte vara ett stöd till redarna utan till sjöfartsnäringen. Utskottet vill därför – i enlighet med motionärernas förslag – föreslå att som villkor för utbetalning av stödet till de båda rederierna ställs krav på en strukturplan, inkl. planer på nybeställningar för ökad kapacitet eller som ersättning för befintligt tonnage. Syftet härmed bör vara att ernå en bättre framtida konkurrenskraft inom rederinäringen för att därigenom garantera

åtminstone en oförändrad tonnagevolym samt tryggad sysselsättning för såväl ombordanställda som övrig personal.

Vad utskottet i här berörda delar anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen
 - a. med bifall till motionen 1978/79:157, yrkandet 1, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en sjöfartspolitisk proposition,
 - b. med bifall till motionen 1978/79:157, yrkandet 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en strukturplan för de i propositionen berörda rederiernas verksamhet,

2. beträffande *låneformerna och det särskilda kapitaltillskottet samt frågan om styrelserepresentation och revisorer i de båda rederiföretagen*

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottet yttrande på s. 7 som börjar med "Såsom utskottet" och slutar med "berörda delar" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom utskottet förut nämnt har av rederikommissionen en total statlig insats på 330 milj. kr. ansetts vara nödvändig. Enligt utskottets mening bör hela beloppet tillskjutas i form av villkorslån och något rent bidrag alltså inte beviljas. Det bör därvid beaktas att genom en långivning av den omfattning det här gäller staten tar över mycket av de risker som annars är förknippade med ägarkapital, utan att få del av eventuella framtida vinster. Det är mot den bakgrunden också rimligt att långgivarna kan ställa villkor, som ungefär motsvarar de villkor som den kan ställa som bidrar med aktiekapital. Det kan som motionärerna framhållit lämpligen ske genom att lånen lämnas mot konvertibla skuldebrev. I den i motionen föreslagna ordningen bör sedan en prövning ske, om lånebeloppen helt eller delvis skall omvandlas till aktiekapital och ge staten del i framtida utdelning och värdetillväxt.

Regeringen bör därför enligt utskottets uppfattning se till att de definitiva avtalen med Saléns och Broströms utformas med iakttagande av det anförda.

I propositionen föreslås för Broströms del att en företrädare för staten skall ges samma rätt och möjlighet till insyn som tillkommer bolagets revisor. I förslaget till avtal med Saléns förutsätts årliga samråd mellan staten och företaget, bl. a. avseende behov och avveckling av villkorslån och eventuell aktieutdelning. Denna samrådsuppgift föreslås åvila fartygskreditnämnden.

När samhället engagerar sig i den omfattning som här är aktuell, bör

emellertid enligt utskottets uppfattning en högre grad av inflytande och kontroll från samhällets sida garanteras. I likhet med vad som gällde i den överenskommelse som regeringen träffade med Uddeholms AB hösten 1977 bör regeringen lämpligen sätta in en representant i vardera bolagets styrelse så länge lånen står kvar. Vidare bör staten tillsätta en revisor i vart och ett av de båda rederiföretagen.

Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. att riksdagen

a. med avslag på regeringens förslag och motionen 1978/79:156, yrkandet 1 i motsvarande del, samt med bifall till motionen 1978/79:157, yrkandet 3, till *Lån till Broströms Rederi AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisar ett investeringsanslag av 330 000 000 kr.,

b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:156, yrkandet 1 i motsvarande del, till *Lån till Saléninvest AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 under fonden för låneunderstöd anvisar ett investeringsanslag av 200 000 000 kr.,

c. med avslag på regeringens förslag och med bifall till motionen 1978/79:157, yrkandet 4, beslutar att de under a och b angivna lånen skall ges i form av konvertibla skuldebrev,

d. med avslag på regeringens förslag och med bifall till motionen 1978/79:157, yrkandet 5, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om styrelserepresentation och revisorer i Broströms Rederi AB och Saléninvest AB,

