

## Trafikuskottets betänkande

1984/85:12

om anslag till Sjöfart m. m. (prop. 1984/85:100 bil. 8)

### SJÄTTE HUVUDTITELN

#### Sjöfart m. m.

1. **Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet.** I proposition 1984/85:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) återfinns regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1985/86 m. m. under avsnitt E. Sjöfart (s. 64–74).

Förslagen innebär

*att* till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 385 273 000 kr. (punkt E 1., s. 65–68),

*att* till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 175 500 000 kr. (punkt E 2., s. 69),

*att* till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag på 31 491 000 kr. (punkt E 3., s. 69–70),

*att* till Sjöfartsmateriel m. m. anvisas ett reservationsanslag på 51 040 000 kr. (punkt E 4., s. 70–71),

*att* till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag på 42 458 000 kr. (punkt E 5., s. 71–74).

Vidare har regeringen föreslagit att riksdagen

*dels* medger att sjöfartsverket lämnas ett beställningsbemyndigande på högst 5 000 000 kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1987/88 (punkt E 4., s. 70–71),

*dels* godkänner det i propositionen förordade planeringsbemyndigandet avseende Vänerens seglationsstyrelse (punkt E 5., s. 71–74).

#### Motionerna

I motion 1984/85:461 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen beslutar upphäva de särskilda bemanningsregler som i dag gäller för svensk sjöfart söder om Brest.

I motion 1984/85:927 av Alexander Chrisopoulos m. fl. (vpk), yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–5, 7 och 8),

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om ett sjöfartspolitiskt program i enlighet med vad som anförs i motionen,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för upprättande av en statlig rederiverksamhet i enlighet med vad som anförs i motionen,

3. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet,

4. att riksdagen uttalar att sjöfartsforskningen bör bedrivas i enlighet med vad som anförs i motionen,

5. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att utflaggningsen av svenska fartyg till bekvämlighetsflagg i fortsättningen inte bör ske,

7. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att fartyg som för flagg som av ITF listats som bekvämlighetsflagg ej skall tillåtas anlöpa svensk hamn, såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att få föra skandinavisk eller annan etablerad flagg,

8. att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg.

I motion 1984/85:1365 av Agne Hansson m. fl. (c, s, m) yrkas att riksdagen beslutar att hemställa hos regeringen om åtgärder så att verksamheten vid Idö lotsplats i Västerviks kommun kan bedrivas i oförminskad omfattning.

I motion 1984/85:1377 av Per Axel Nilsson m. fl. (s, m, c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att förslag föreläggs riksdagen om en strandningslag på grundval av betänkande SOU 1975:81 Farliga vrak.

I motion 1984/85:1955 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 18), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen framförs om initiativ till diskussioner mellan nordiska linjerederier i syfte att åstadkomma ökat samarbete och samordning.

I motion 1984/85:1964 av Birger Hagård (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om instiftande av en utmärkelse för bl. a. räddningsdåd till sjöss och införande av gratifikationer för räddningsdåd.

I motion 1984/85:2568 av Sven-Erik Nordin och Martin Olsson (båda c) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om lokalisering till Härnösand av sjöfartsverkets isbrytningssektion,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utnyttjande av varvet i Härnösands kommun för isbrytarunderhållet.

I motion 1984/85:2732 av Göran Riegnell m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om initiativ till diskussioner mellan linjesjöfartens intressenter i syfte att på nordisk basis komma fram till en ökad samordning av linjetrafiken,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om lotsningsbestämmelserna.

Motiveringen till yrkandena finns i motion 1984/85:2731 (m).

### Utskottet

Sjöfartsverkets verksamhet indelas i programmen Farledsverksamhet, Fartygsverksamhet och Övrig verksamhet. Medel till Farledsverksamhet anvisas över två anslag. Farledsverksamhet exkl. isbrytning och fartygsverksamhet finansieras huvudsakligen genom avgifter på och andra inkomster från handelssjöfarten. Isbrytningen och den övriga verksamheten finansieras med skattemedel. För verkets investeringar anvisas medel över anslaget Sjöfartsmateriel m. m.

Sjöfartsverket har i sin anslagsframställning beräknat bruttokostnaderna exkl. investeringar till 667,1 milj. kr. för nästa budgetår. Efter avdrag för intäkter under anslagen E 1.–E 3. och E 5. motsvarar det ett anslagsbehov på 625,4 milj. kr. eller 17,8 milj. kr. mer än vad som anvisats för innevarande budgetår.

Regeringen föreslår att *anslagen för nästa budgetår exkl. investeringar* tas upp med sammanlagt 634,8 milj. kr. Härav avser 385,3 milj. kr. Farledsverksamhet exkl. isbrytning, 175,5 milj. kr. Isbrytning, 31,5 milj. kr. Fartygsverksamhet och 42,5 milj. kr. Övrig verksamhet.

Vid sina anslagsberäkningar för sjöfartsverkets övriga verksamhet – anslaget E 5. – har föredraganden tagit upp 575 000 kr. som avser ersättning till Vänerens seglationsstyrelse för den utmärkning för fritidsbåtar styrelsen bedriver på Vänern. Den sålunda förordade ersättningen avser kalenderåret 1985. Enligt propositionen bör regeringen nu också bemyndigas att medge att seglationsstyrelsen får planera för en utmärkning av ungefär samma omfattning under år 1986 som under år 1985.

Utskottet har ingen erinran mot de sålunda förordade anslagsberäkningarna eller mot att riksdagen lämnar det nämnda bemyndigandet, varför regeringens förslag i de delar som nu är i fråga tillstyrks.

Sjöfartsverket räknar i sin anslagsframställning med en *medelförbrukning för investeringar* av ca 50,7 milj. kr. för nästa budgetår. Föredragande departementschefen beräknar motsvarande belopp till ca 48,7 milj. kr. och föreslår – med hänsyn till behovet av en marginal på 5 % – ett anslag på 51 milj. kr. Investeringarna gäller enligt propositionen i huvudsak ersättningsanskaffningar som görs både i säkerhetshöjande och rationaliserande syfte. Av det föreslagna beloppet avser 4,5 milj. kr. fyra i Ålands hav som beräknas vara färdiga under år 1985 enligt sjöfartsverkets och finska sjöfartsstyrelsens gemensamma planer. Resterande medel för fyra, ca 7,5 milj. kr., finansierar sjöfartsverket under innevarande budgetår genom omprioritering och viss senareläggning av andra investeringar.

I propositionen föreslås också att sjöfartsverket på samma sätt som tidigare ges ett beställningsbemyndigande på högst 5 milj. kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1987/88.

Utskottet tillstyrker den föreslagna investeringsramen liksom anslagsberäkningen. Utskottet godtar vidare att verket lämnas det begärda beställningsbemyndigandet.

I motion 1984/85:1365 (c, s, m) framhålls att sjöfartsverkets planer på att minska *bemanningen vid Idö lotsplats* innebär en oacceptabel avbemanning. Motionärerna yrkar att riksdagen hemställer om åtgärder så att verksamheten vid lotsplatsen kan bedrivas i oförminskad omfattning.

Som framhålls i propositionen medför kravet på kostnadstäckning för sjöfartsverkets uppgifter inom farledssystemet fortlöpande insatser i rationaliserande och effektiviserande syfte för att begränsa behovet av avgiftshöjningar.

Verket har i sin *anslagsframställning* för nästa budgetår redovisat en besparing på 3,8 milj. kr. inom lotsväsendet. Besparingarna får enligt verket ses som en fortsatt anpassning till sjöfartens ändrade struktur och servicebehov. Genom samordning inom och mellan lotsplatser samt ökat utnyttjande av tekniska hjälpmedel beräknas personalstaten kunna minskas genom naturlig avgång med 19 tjänster under nästa budgetår. Besparingarna kommer emellertid enligt verket inte att innebära avbemanning av någon lotsplats i yttre kustområdet – såsom t. ex. Idö – och inte heller nedläggning av någon enskild lotsplats.

Föredragande departementschefen framhåller att han vid sina anslagsberäkningar för nästa budgetår utgått från de besparingar som sjöfartsverket föreslagit. De besparingar som avser lotsväsendet innebär – understryker föredraganden – att nuvarande servicenivå i huvudsak kan upprätthållas.

Utskottet finner för sin del ej skäl att ifrågasätta denna bedömning. Med hänvisning härtill och då utskottet – som redan framhållits – godtar föredragandens anslagsberäkningar synes någon riksdagens åtgärd i enlighet med motionärernas önskemål ej böra övervägas. Härav följer att motionen avstyrks.

I motion 1984/85:2732 (m) begärs en *översyn av lotsningsbestämmelserna* i syfte att begränsa kravet på lotsning, då det gäller svenska fartyg med väl befaret befäl. Nuvarande tillämpning av dessa bestämmelser bidrar enligt motionärerna till att försvaga den svenska kustsjöfartens konkurrenskraft.

Riksdagen beslutade år 1981 (prop. 1980/81:119 bilaga 2, TU 1980/81:31, rskr. 1980/81:422) att införa ett s. k. behovsanpassat lotstväng och att sjöfartsverket skulle svara för dettas utformning. Frågan om lotstväng bör enligt beslutet bedömas med utgångspunkt i farledsförhållandena, fartygets utrustning och bemanning samt lastens miljöfarlighet. Ett principiellt lotstväng föreligger i sådana farleder som sjöfartsverket bedömer vara svårnavigabla eller riskabla från miljösynpunkt. Undantag från lotstväng

sådana farleder får emellertid medges bl. a. med hänsyn till fartygets storlek, konstruktion, utrustning och beskaffenhet samt till "befälhavarens och övrigt fartygsbefäls kännedom om farleden och språkkunskaper i den nödvändiga kommunikationen med lotsplats eller trafikinformationscentral".

Den utformning av lotstvänet som sålunda gäller tillgodoser enligt utskottets mening motionärernas önskemål. Utskottet vill erinra om att det nämnda riksdagsbeslutet innebär att vid bedömningen av behovet av lotsning såväl fartygets egenskaper som dess last måste beaktas samtidigt med den bemanning som fartyget har *vid varje resa* i ett visst farvatten. Utskottet förutsätter att sjöfartsverket tillämpar lotsningsbestämmelserna i enlighet med de av riksdagen angivna intentionerna. Någon sådan översyn som motionärerna aktualiserar synes sålunda inte erforderlig.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

Enligt motion 1984/85:2568 (c) bör sjöfartsverkets isbrytningssektion och isbrytarunderhållet lokaliseras till Härnösand.

Frågan om *lokalisering av isbrytarverksamheten till Härnösandsområdet* har på senare år ett flertal gånger behandlats av utskottet, senast vid 1983/84 års riksmöte (TU 1983/84:14). Utskottet, och riksdagen, har varje gång avisat tanken på en sådan lokalisering. Så har skett med hänvisning till uttalanden av ledningen för sjöfartsverket och chefen för marinen enligt vilka den enda realistiska lokaliseringen av isbrytarverksamheten är den plats där sjöfartsverket i övrigt är lokaliserat. Isbrytningssektionen har enligt verket ett behov av nära och kontinuerliga kontakter med andra sektioner inom centralförvaltningen. En utbrytning av sektionen bedöms medföra väsentliga olägenheter för samarbetet mellan verkets olika delar.

Vad gäller isbrytarunderhållet vill utskottet nu liksom tidigare betona att reglerna i upphandlingskungörelsen (1973:600) bör tillämpas för att hålla nere kostnaderna. I Härnösandsområdet finns inte heller – som motionärerna själva framhåller – något varv som har erforderlig kapacitet för att kunna erbjuda de större enheterna inom isbrytarflottan erforderlig service.

Utskottet finner ej skäl att frånga sina tidigare ställningstaganden till de berörda frågorna och avstyrker med hänvisning härtill motionen.

I motion 1984/85:927 (vpk) yrkas att riksdagen begär att regeringen utarbetar ett *sjöfartspolitiskt program* med samhällsekonomisk och sysselsättningspolitisk inriktning. Det bör dessutom enligt motionärerna främja försörjningsberedskapen samt vara en del av och harmoniera med ett långsiktigt industripolitiskt program som omfattar hela den svenska industrins utveckling.

Riksdagen fastställde i juni 1980 ett sjöfartspolitiskt program (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr. 1979/80:412). I juni 1982 fastställdes vissa kompletteringar till programmet (prop. 1981/82:217, TU 1981/82:37, rskr. 1981/82:437). Åtgärder för att anpassa och komplettera sjöfartspolitiken har

sälunda vidtagits. Utskottet är väl medvetet om de ständigt ändrade förutsättningarna för den svenska sjöfarten och dess problem på en internationell konkurrensmarknad. Utskottet förutsätter att regeringen även fortsättningsvis följer utvecklingen och vidtar åtgärder som krävs för anpassning av sjöfartspolitikerna.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig, varför motionsyrkandet avstyrks.

I motion 1984/85:927 (vpk) yrkas också att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för inrättande av *ett statligt rederi*.

Utskottet, som tidigare ett flertal gånger har behandlat denna fråga, senast i TU 1983/84:14, anser att något behov av att nu ytterligare utöka det statliga engagemanget inom rederinäringen inte föreligger. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motion 1984/85:927 (vpk) yrkas vidare att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag syftande till att utveckla *kust- och inrikessjöfarten* med statlig rederiverksamhet.

Av utskottets ställningstagande till frågan om inrättandet av ett statligt rederi följer att även det motionsyrkande som nu är i fråga avstyrks.

I motion 1984/85:927 (vpk) framhålls vidare att medel bör anvisas för forskning som inte enbart inriktas på sjöfartsteknikens utveckling.

Riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 innebar bl. a. en satsning på inte bara sjöfartsteknik utan också *sjöfartsekonomisk forskning*. Fr. o. m. budgetåret 1981/82 har drygt 18 milj. kr. anslagits för sjöfartsforskning. Härav avser ca 5 milj. kr. sjöfartsekonomisk forskning och hamnforskning. Verksamheten bedrivs under transportforskningsberedningens ledning.

De insatser som sälunda görs är enligt utskottets mening väl ägnade att främja sjöfartsnäringens utveckling och förnyelse. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

I motion 1984/85:461 (c) yrkas att riksdagen beslutar upphäva *bemanningsreglerna söder om Brest*. Reglerna går tillbaka till segelfartygens tid – säger motionärerna – och innebär att när ett svenskt fartyg seglar bortom Brest måste bemanningen öka med 30 %. För dagens fartyg framstår reglerna som helt omotiverade.

Den i motionen behandlade frågan regleras i sjöarbets- och sjösäkerhetslagstiftningen.

Sjöarbetstidslagen (1970:105) föreskriver att i ocean- och närfart får – som huvudregel – den ordinarie arbetstiden uppgå till högst åtta timmar om dygnet och 40 timmar i veckan. På fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton, i närfart får dock arbetstiden för vissa personalkategorier uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd när fartyget är till sjöss.

Med närfart förstås enligt sjöarbetstidslagen bl. a. fart i Östersjön och i farvatten innanför linjen Trondheimsfjorden – Shetlands nordpynt, där-

ifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest”.

Innebörden av det sagda är att ett s. k. trevaktsystem tillämpas – såsom huvudregel – i alla fartyg i oceanfart och närfart. Undantag enligt lagen, som möjliggör ett tvåvaktsystem, gäller dock för fartyg under 500 bruttoregister-ton i närfart.

Av förarbetena till sjöarbetstidslagen (prop. 1970:29, 2LU 17, rskr. 127) framgår att undantaget från huvudregeln om trevaktsystem får betraktas som en tills vidare ofrånkomlig eftergift av arbetarskyddsintresset till förmån för den mindre skeppsfarten och därmed – på ett indirekt sätt – för beredskaps-synpunkter.

Av lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg framgår att sjöfartsverket, efter samråd med organisationer som företräder redare och ombordanställda, skall fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart, vari fartyget nyttjas (minimibesättning).

För fartyg under 500 bruttoregister-ton i närfart fastställs – enligt vad utskottet erfarit – regelmässigt en minimibesättning på fem till sju man. Om ett sådant fartyg går i oceanfart skulle minimibesättningen fastställas till åtta man.

Utskottet, som finner gällande bestämmelser och tillämpningen av desamma tillfredsställande, avstyrker motionsyrkandet.

I motion 1984/85:1377 (s. m. c) begärs att regeringen förelägger riksdagen ett *förslag till strandningslag* på grundval av betänkandet SOU 1975:81 Farliga vrak.

En proposition om flyttning av fartyg har aviserats till det nu pågående riksmötet. Förslaget baseras, enligt vad utskottet erfarit, på det av motionärerna nämnda betänkandet. I avvaktan på propositionen synes motionen kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1984/85:1964 (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag om instiftande av en *utmärkelse för räddningsbragder till sjöss* och införande av gratifikationer för räddningsbragder.

Belöningar av ifrågavarande slag utdelas av Carnegie-stiftelsen, Svenska Sällskapet för räddning af skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet), Livräddningssällskapet Simfrämjandet och Stiftelsen Sveriges sjömanshus. Carnegie-stiftelsens belöning, som utdelas ca 15 gånger per år, omfattar även en penningssumma. Något behov av att instifta ytterligare utmärkelser synes inte föreligga, varför motionen avstyrks.

*Sjöfartspolitiska frågor med internationell anknytning* behandlas i flera motionsyrkanden.

Sålunda bör enligt motionerna 1984/85:1955 (m) och 1984/85:2732 (m) regeringen ta initiativ till diskussioner mellan linjesjöfartens intressenter i

syfte att på nordisk basis komma fram till en *ökad samordning av linjetrafiken*. I den sistnämnda motionen framhålls bl. a. att man inom ett å två år får räkna med ett globalt tonnageöverskott på 30 å 40 % och att amerikanska och ostasiatiska rederier nyligen startat jorden runt-linjer, varigenom den transatlantiska linjeflottan fram till slutet av 1986 kommer att öka med 40 %. Sverige, vars utrikeshandel till 96 % går över köl skulle – fortsätter motionärerna – få vidkännas mycket stora olägenheter både från kostnads- och effektivitetssynpunkt, om de transoceaniska direktlinjerna försvinner från de svenska hamnarna.

De sålunda aktualiserade frågorna är enligt utskottets mening av stor betydelse för den utrikeshandelsinriktade delen av svenskt näringsliv. Utskottet finner det naturligt – och angeläget – att i första hand berörda rederier och avlastare gör de bedömningar och vidtar de åtgärder som den av motionärerna påtalade utvecklingen föranleder. I sammanhanget bör nämnas att regeringen – enligt vad utskottet erfarit – i en överenskommelse mellan staten samt Broströms rederi AB, Rederi AB Transatlantic och berörda banker, om bl. a. bildande av det nya linjerederiet Transocean, sökt säkerställa att Transocean verkar för en utvidgad samordning av linjeverksamheterna i Norden.

Utskottet förutsätter att regeringen noggrant följer utvecklingen inom linjesjöfarten och tar de initiativ som föranleds därav.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig och avstyrker därför motionsyrkandena därom.

I motion 1984/85:927 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att *utflaggning av svenska fartyg* till bekvämlighetsflagg i fortsättningen inte bör ske.

Lagen (1977:494) om tillåtelse till överlåtelse av fartyg – den s.k. flagglagen – föreskriver att svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlätas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Fråga om tillstånd till överlåtelse av fartyg prövas av kommerskollegium i samråd med riksbanken. Vid sin prövning skall kommerskollegium höra de ombordanställdas organisationer. Om dessa motsätter sig att tillstånd meddelas skall kollegiet underställa ärendet regeringens prövning.

Riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 innebar bl. a. att lagen skulle förlängas att gälla t. o. m. utgången av år 1983. I december 1983 beslöt riksdagen att lagen skulle äga fortsatt giltighet till utgången av år 1986 (prop. 1983/84:25 bil. 3, TU 1983/84:9, rskr. 1983/84:78).

Flagglagen tillgodoser enligt utskottets mening motionärernas önskemål i all rimlig omfattning. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion 1984/85:927 (vpk) yrkas vidare *dels* att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att fartyg som för flagg som av Internationella transportfederationen (ITF) listas som *bekvämlighetsflagg* ej

skall tillåtas anlöpa svensk hamn, såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att föra skandinavisk eller annan etablerad flagg, dels att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg.

Utskottet, som behandlade dessa frågor i sina betänkanden TU 1979/80:26, TU 1980/81:17, TU 1981/82:17, TU 1982/83:11 och TU 1983/84:14, anförde då att bekvämlighetsflaggen utgör ett ovälkommet inslag i världssjöfarten. Sverige borde därför fortsätta att verka för internationell enighet om att undanröja skadeverkningsarna av bekvämlighetsflottornas verksamhet och, om det visar sig vara den enda möjligheten, på sikt avveckla bekvämlighetsregistren.

Utskottet framhöll vidare att Sveriges internationella åtaganden i princip gör det omöjligt att hindra fartyg från att anlöpa svensk hamn bara med hänvisning till att fartyget för en viss flagg. Det är dock angeläget att noga övervaka att fartygen uppfyller överenskomna normer till skydd för sjösäkerheten, de ombordanställda och havsmiljön, varför utskottet ansåg att sjöfartsverket borde prioritera inspektioner av fartyg som kan bedömas ha bristfällig standard.

Beträffande yrkandet att statliga och kommunala myndigheter ej bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg för transporter uttalade utskottet att ett totalförbud skulle strida mot våra internationella åtaganden och dessutom i ett krisläge försvåra för landets energiförsörjning nödvändig tillförsel av oljeprodukter. Utskottet framhöll vidare att kravet i upphandlingskungörelsen (1973:600) att affärsmässighet skall iakttas vid upphandling innebär att hänsyn också måste tas till transporternas kvalitet, varför det måste kunna förutsättas att en statlig myndighet förvissar sig om att fartyg som man avser att befakta inte brister i säkerhet eller standard och att inte rederier anlitas som undandrar sig sitt sociala arbetsgivaransvar. Enligt vad utskottet erfarit har de under senare år skärpta kraven på fartygen medfört att på olika sätt undermåligt tonnage ej kommit i fråga vid upphandling av frakttjänster för statliga myndigheter. Utskottet förutsätter att de uttalanden som tidigare gjorts angående åtgärder rörande bekvämlighetsflaggade fartyg även fortsättningsvis noga iakttas.

Vidare vill utskottet erinra om att riksdagen den 27 februari innevarande år antagit en lag om åtgärder till skydd för svensk sjöfart (prop. 1984/85:95, TU 1984/85:8, rskr. 1984/85:144). Enligt lagen får regeringen under vissa angivna förutsättningar meddela föreskrifter som bl. a. kan avse förbud för innehavare av svensk hamn att låta fartyg som är registrerat i en främmande stat anlöpa hamnen eller inskränkning i hamninnehavarens rätt att låta sådant fartyg anlöpa hamnen.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandena.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 385 273 000 kr.,
2. att riksdagen till *Isbrytning* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 175 500 000 kr.,
3. att riksdagen till *Fartygsverksamhet* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 31 491 000 kr.,
4. att riksdagen
  - a. godkänner det i propositionen förordade planeringsbemyndigandet avseende Vänerns seglationsstyrelse,
  - b. till *Övrig verksamhet* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 42 458 000 kr.,
5. att riksdagen
  - a. medger att regeringen lämnar sjöfartsverket ett beställningsbemyndigande på högst 5 000 000 kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1987/88,
  - b. till *Sjöfartsmateriel m. m.* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 51 040 000 kr.,
6. beträffande *bemanningen vid Idö lotsplats*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:1365 (c. s. m),
7. beträffande *översyn av lotsningsbestämmelserna*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:2732 (m) yrkande 2,
8. beträffande *lokalisering av isbrytarverksamheten till Hämösandsområdet*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:2568 (c),
9. beträffande *sjöfartspoliiskt program*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 1,
10. beträffande *ett statligt rederi*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 2,
11. beträffande *kust- och inrikessjöfarten*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 3,
12. beträffande *sjöfartsekonomisk forskning*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 4,
13. beträffande *bemanningsreglerna söder om Brest*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:461 (c) yrkande 6,
14. beträffande *förslag till strandningslag*  
att riksdagen lämnar motion 1984/85:1377 (s. m. c) utan åtgärd,
15. beträffande *umärkelse för räddningsbragder till sjöss*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:1964 (m),
16. beträffande *ökad samordning av linjesjöfarten*  
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 18 och 1984/85:2732 (m) yrkande 1,

17. beträffande *utflaggning av svenska fartyg*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 5,
18. beträffande *bekvämlighetsflagg*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:927 (vpk) yrkandena 7 och 8.

### Övriga sjöfartsändamål

2. **Handelsflottans pensionsanstalt.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 6. (s. 74) och hemställer  
att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1985/86 anvisar ett anslag på 1 000 kr.
3. **Handelsflottans kultur- och fritidsråd.** Regeringen har under punkt E 7. (s. 75–76) föreslagit riksdagen att
  1. godkänna de i propositionen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd.
  2. till Handelsflottans kultur- och fritidsråd för budgetåret 1985/86 anvisa ett förslagsanslag på 1 000 kr.

### Utskottet

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) planlägger, samordnar och genomför kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Verksamheten finansieras via Handelsflottans kultur- och fritidsfond, som tillförs en viss del, för närvarande ca 9,6 milj. kr., dock högst 9% av nettobeloppet av erlagda statliga fyravgifter.

Över statsbudgeten anvisas ett formellt belopp av 1 000 kr.

Föredraganden framhåller att HKF:s verksamhet under senare år även finansierats med befintliga medel på Handelsflottans kultur- och fritidsfond. Numera står emellertid i huvudsak inga fonderade medel till förfogande. Det förhållandet att sjöfartsavgifterna är trafikberoende och dessutom inte avses höjas under år 1985 kan – fortsätter föredraganden – innebära att avräkningen på högst 9% inte blir tillräcklig för finansiering av HKF:s verksamhet under budgetåret 1985/86. I propositionen förordas därför att regeringen om så krävs får göra avsteg från den gällande procentavräkningen för finansiering av HKF:s verksamhet under nästa budgetår.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag i ifrågasvarande del. Även förslaget till medelsanvisning tillstyrks.

Utskottet hemställer följaktligen

1. att riksdagen godkänner de i propositionen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd.
2. att riksdagen till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

4. **Ersättning till viss kanaltrafik m. m.** Regeringen har under punkt E 8. (s. 76–77) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad i propositionen anförts om ersättningen till Trollhätte kanalverk.

2. till Ersättning till viss kanaltrafik m. m. för budgetåret 1985/86 anvisa ett förslagsanslag på 1 000 kr.

#### Utskottet

Anslaget används bl.a. för kompensation till Trollhätte kanalverk, Vänerens seglationsstyrelse och Stockholms hamn i överensstämmelse med riksdagens beslut om att slopa de särskilda passageavgifterna för Väner- och Mälartrafiken (prop. 1978/79:24, TU 1978/79:6. rskr. 1978/79:61). Kostnaderna under anslaget avräknas från inkomstiteln fyr- och farledsvaruavgifter. Över statsbudgeten anvisas ett formellt belopp på 1 000 kr.

Föredraganden framhåller att ersättningen till Trollhätte kanalverk från anslaget hittills har beräknats för budgetår. Statens vattenfallsverk, till vilket kanalverket hör, tillämpar emellertid sedan årsskiftet 1984/85 kalenderårsredovisning. Den ersättning som regeringen hittills fastställt i driftstaten för kanalrörelsen vid budgetårsskiftet kommer i fortsättningen, med det nya systemet, att behöva fastställas före kalenderårets början. Detta innebär samtidigt – fortsätter föredraganden – att ersättningen kommer att omfatta del av kalenderår för vilket det vid tidpunkten för beslutet om driftstat inte anvisats något anslag. Eftersom det formellt anvisas endast 1 000 kr. på anslaget föreslås i propositionen att riksdagen godkänner att ersättningen till Trollhätte kanalverk fortsättningsvis får fastställas för kalenderår.

Utskottet tillstyrker detta förslag och förslaget till medelsanvisning samt hemställer

1. att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförts om ersättningen till Trollhätte kanalverk.
2. att riksdagen till *Ersättning till viss kanaltrafik m. m.* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

5. **Lån till den mindre skeppsfarten.** Regeringen har under punkt E 9. (s. 77–78) föreslagit riksdagen att till Lån till den mindre skeppsfarten för budgetåret 1985/86 anvisa ett reservationsanslag på 40 000 000 kr.

#### Motionerna

I motion 1984/85:461 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–5).

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att amorteringsreglerna för statliga lån bör utformas så att ett fartyg normalt inte behöver vara slutbetalt förrän fartyget uppnått 20 års ålder.

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att fartyg upp till 15 års ålder bör kunna beviljas statliga lån.

3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att statliga lån till mindre andrahandsfartyg bör kunna beviljas till statens normallåneränta.

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att en kustsjöfartsredare som beviljats uppskov med amortering på statligt lån inte skall behöva betala högre ränta under uppskofsåret än vad lånet normalt löper med.

5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att sådan amortering som omnämns i yrkande 4 normalt skall fördelas på alla de återstående amorteringsåren.

I motion 1984/85:2732 av Göran Riegnell m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2731 (m) anförs om utredning av kreditgivningen till den mindre skeppsfarten.

#### Utskottet

Enligt det sjöfartspolitiska beslut som riksdagen antog år 1980 (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:26, rskr. 1979/80:412) gäller att en förnyelse av tonnaget i den mindre skeppsfarten skall främjas genom statliga insatser inom ramen för en övergripande målsättning att trygga sjöfartsnäringens långsiktiga konkurrenskraft.

För statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten innebar riksdagens beslut möjlighet att lämna lån på fördelaktigare villkor än tidigare och en ökning av utlåningskapaciteten. Sälunda höjdes säkerhetsgränsen för statliga lån från 85 % till 90 % av fartygets uppskattade värde. Vidare förlängdes den tillåtna amorteringstiden på de lån som nämnden beviljar från 12 till 15 år. I beslutet fastslogs också att ett lån skulle vara slutbetalt senast när fartyget uppnått en ålder av 15 år. En högre åldersgräns än så ansågs ej förenlig med långivningens syfte att medverka till en förnyelse av den mindre skeppsfartens tonnage.

Genom en ändring (1983:387) i förordningen (1971:324) om lån till den mindre skeppsfarten, som trädde i kraft den 1 juli 1983, kan dock lånenämnden – om särskilda skäl föreligger – medge att lån skall vara slutbetalt senast när fartyget uppnått 20 års ålder (prop. 1982/83:100 bil. 8, s. 104–106, TU 1982/83:11, rskr. 1982/83:192).

I nu förevarande proposition föreslås ett anslag på 40 milj. kr. för nämndens utlåning under nästa budgetår.

Utskottet har ingen erinran mot anslagsberäkningen och tillstyrker förslaget.

Enligt motion 1984/85:461 (c) bör *tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten* förlängas så att ett fartyg normalt inte behöver vara slutbetalt förrän det uppnått 20 års ålder.

Motionärernas önskemål tillgodoses enligt utskottets mening genom att länenämnden numera efter prövning från fall till fall kan medge att lån skall vara slutbetalt senast när fartyget uppnått 20 års ålder. Nämnden har också – enligt vad utskottet erfarit – tillämpat denna undantagsregel i ett flertal fall. En sådan generellt gällande utsträckning av åldersgränsen som motionärerna förordar kan utskottet dock ej tillstyrka, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion 1984/85:461 (c) framhålls också att *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år* inte kan beviljas enligt gällande regler. Åldersgränsen bör enligt motionärerna utsträckas till 15 år.

Utskottet vill inte utesluta att en utsträckning av nuvarande åldersgräns i vissa fall kan vara motiverad. En längre utsträckning av åldersgränsen än från nu gällande tio år till högst tolv år bör dock enligt utskottet ej kunna komma i fråga. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Enligt motion 1984/85:461 (c) bör vidare *räntan på lån för mindre andrahandsfartyg* vara lägre än för närvarande och densamma som statens normallåneränta.

Enligt den nämnda förordningen som reglerar länenämndens verksamhet skall ränta på lån som nämnden beviljar utgå enligt den räntefot som nämnden föreskriver. Nämnden skall därvid beakta rådande ränteläge, riskläget för lånet samt kostnaden för nämndens verksamhet. Enligt vad utskottet erfarit gällde, då motionen lades fram, en räntefot på 12,8 % för nämndens primärlån, dvs. lån med belopp inom 60 % av fartygets uppskattade värde. Utskottet förutsätter att motionärerna med "statens normallåneränta" avser statens utlåningsränta. Denna uppgår för närvarande – enligt förordningen (1984:243) om statens utlåningsränta och statens avkastningsränta under budgetåret 1984/85 – till 13 %. Den av länenämnden föreskrivna räntefoten för primärlån var sålunda – då motionen lades fram i januari innevarande år – *lägre* än statens utlåningsränta.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionsyrkandet.

Förutom tiden för slutbetalning av fartygslån behandlas i motion 1984/85:461 (c) också *vissa övriga amorteringsregler för lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten*. Sålunda yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna *dels* att en kustsjöfartsredare som beviljats uppskov med amortering på statligt lån inte skall behöva betala högre ränta under uppskovsåret än vad lånet normalt löper med, *dels* att sådan uppskjuten amortering skall kunna fördelas på alla de återstående amorteringsåren.

För belopp som omfattas av amorteringsansstånd tillämpar länenämnden – enligt vad utskottet erfarit – som huvudregel en marknadsanpassad ränta.

Utskottet har ingen erinran mot att så sker och avstyrker därför motionen i nu berörd del.

Utskottet har vidare erfarit att länenämnden efter prövning från fall till fall kan bevilja att uppskjuten amortering får fördelas på återstående amorteringsår. Utskottet anser sig inte böra medverka till en ändring av denna praxis och avstyrker därför motionen även i denna del.

Enligt motion 1984/85:2732 (m) bör den utredning om organisationsform för och utformning av *framtida kreditgivning till rederinäringen*, varom riksdagen nyligen beslutat, även omfatta länenämndens verksamhet. Man bör därvid överväga att samla besluten i samtliga kreditärenden till riksgäldskontoret. Motionärerna framhåller vidare att rederierna numera i allt mindre utsträckning vänder sig till länenämnden. Orsaken härtill – fortsätter motionärerna – har angivits vara dels de gällande länevillkoren, dels en långsam och krånglig beslutsordning.

Riksdagen har i januari 1985, med anledning av riksdagens revisorers förslag angående nämnden för fartygskreditgarantier (FKN), förordat bl. a. att organisationsformen för stöd till varv och rederier skall ses över i samband med statsmakternas överväganden om stödets fortsatta inriktning (förslag 1984/85:7, NU 1984/85:14, rskr. 1984/85:120). Av revisorernas förslag, som baseras på deras granskning av FKN:s verksamhet, framgår att handläggningen av ärenden om statsgaranterade lån med statligt räntestöd är uppdelad mellan FKN, riksgäldskontoret, AB Svensk Exportkredit och Svenska skeppshypotekskassan.

Vad gäller de länevillkor som länenämnden tillämpar vill utskottet understryka att dessa grundas på statsmakternas beslut. Utskottet har vidare för sin del inte kunnat finna annat än att länenämndens verksamhet bedrivs på ett sätt som synes väl ägnat att tillgodose den mindre skeppsfarten inom den av statsmakterna angivna ramen.

Utskottet förutsätter emellertid att en sådan översyn som riksdagen förordat även kan komma att innebära överväganden huruvida länenämnden bör omfattas av eventuella förslag rörande organisationsformen för stödet till varv och rederier. Någon sådan ytterligare riksdagens åtgärd som motionärerna aktualiserar synes sålunda inte erforderlig, varför yrkandet härom avstyrks.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Lån till den mindre skeppsfarten* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 40 000 000 kr.,
2. beträffande *tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:461 (c) yrkande 1.
3. beträffande *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:461 (c) yrkande 2,
4. beträffande *räntan på lån för mindre andrahandsfartyg*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:461 (c) yrkande 3.

5. beträffande *vissa övriga amorteringsregler för lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:461 (c) yrkandena 4 och 5.
6. beträffande *framtida kreditgivning till rederiindustrin*  
att riksdagen avslår motion 1984/85:2732 (m) yrkande 3.

6. **Stöd till svenska rederier.** Regeringen har under punkt E 10. (s. 78–79) föreslagit riksdagen att till Stöd till svenska rederier för budgetåret 1985/86 anvisa ett förslagsanslag på 150 000 000 kr.

#### Motionen

I motion 1984/85:2552 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 9), att riksdagen avslår regeringens förslag att till Stöd till svenska rederier för budgetåret 1985/86 anvisa ett förslagsanslag på 150 000 000 kr.

#### Utskottet

Våren 1982 beslutade riksdagen om vissa sjöfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:217, TU 1981/82:37, rskr. 1981/82:437). Beslutet innebär bl. a. ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till svenska rederier. Enligt beslutet skulle stödet utbetalas med början under år 1983. I december 1982 beslöt riksdagen (prop. 1982/83:25 bil. 3, TU 1982/83:5, rskr. 1982/83:115) att tidigarelägga stödet till kustsjöfartsfartyg. I samband därmed anvisades också 250 milj. kr. under anslaget för budgetåret 1982/83. Även för budgetåret 1983/84 anvisades under anslaget 250 milj. kr. (prop. 1982/83:100 bil. 8, TU 1982/83:11, rskr. 1982/83:192). För budgetåret 1984/85 anvisades under anslaget 200 milj. kr. (prop. 1983/84:100 bil. 8, TU 1983/84:14, rskr. 1983/84:197).

I motion 1984/85:2552 (m) yrkas – liksom vid de föregående tillfällen då utskottet behandlat ifrågavarande ekonomiska stöd – att riksdagen avslår regeringens förslag.

Utskottet har inte frångått sin uppfattning att statliga insatser övergångsvis krävs för att omedelbart förhindra en fortsatt decimering av den svenska handelsflottan och för att långsiktigt understödja framtidsinriktade investeringar i branschen. Utskottet, som inte har någon invändning mot anslagsberäkningen, tillstyrker sålunda regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandet.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1984/85:2552 (m) yrkande 9 till *Stöd till svenska rederier* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 150 000 000 kr.

## Särskilda frågor

7. **Utredning om internationella transporter.** Regeringen har under avsnittet Särskilda frågor (s. 153–157) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om en utredning om internationella transporter.

### Motionen

I motion 1984/85:1988 av Sonja Rembo och Göran Riegnell (båda m) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om en samlad analys av utvecklingen och effekterna på svensk sjöfart och svenska hamnar av en förändrad transportstruktur.

### Utskottet

Utredningen (K 1982:02) om Sveriges internationella transporter överlämnade sitt betänkande SOU 1984:17 till regeringen i februari 1984.

Efter en redogörelse för utredningens huvudsakliga synpunkter och förslag samt en sammanfattning av remissyttrandena framhåller föredraganden att han finner utredningens betoning av sambandet mellan utrikeshandelspolitik och utrikestransportpolitik riktig. Frihandel bör – understryker föredraganden – i princip åtföljas av friast möjliga transporter. Det är därför viktigt att Sverige verkar för att de internationella transporterna frigörs från hinder av olika slag. Informationsteknologins tillämpning på dokumentationsfrågorna ger möjlighet till rationaliseringar som Sverige bör verka för i det internationella samarbetet. Sverige bör vidare inom berörda internationella organisationer arbeta för ökad standardisering av transportmedel och lastbärare.

I fråga om sjöfartspolitiken erinrar föredraganden om regeringens åtgärder mot den tilltagande protektionismen och hänvisar som exempel till prop. 1984/85:95 (TU 1984/85:8, rskr. 1984/85:144) med förslag till lag om åtgärder till skydd för svensk sjöfart.

I ett avsnitt om landtransportfrågor säger sig föredraganden dela utredningens uppfattning om de problem som vållas av den bristande harmoniseringen i Europa av reglerna beträffande vägtrafikbeskattningen, de sociala villkoren samt lastfordonens mått och vikter. Sverige bör därför verka för en ökad harmonisering av ifrågavarande bestämmelser. Beträffande det av utredningen påtalade problemet med flera europeiska länders restriktiva tillståndsgivning för internationell lastbilstrafik bör Sverige genom bilaterala och multilaterala förhandlingar söka uppnå gynnsammast möjliga villkor för den svenska trafiken. Utredningens önskemål om en översyn av det svenska systemet för utdelning av tillstånd har enligt föredraganden tillgodosetts av transportrådet.

Föredraganden erinrar slutligen om att utredningen har framhållit vikten

av att de internationella transportfrågorna ges en sådan organisatorisk ram att alla väsentliga intressen kan samordnas och erforderlig utblick över utvecklingen erhållas. Utredningen har därför föreslagit att en särskild beredning för dessa frågor inrättas vid kommunikationsdepartementet. Förslaget kommer att behandlas i en särskild proposition om tjänstehandelsfrågor som avses läggas fram till det nu pågående riksmötet.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

I motion 1984/85:1988 (m) framhålls att transportererna mellan Sverige och våra viktigaste import- och exportmarknader kan väntas genomgå en omfattande strukturförändring med stora konsekvenser för såväl svensk sjöfart som svenska hamnar och transportväsendet i övrigt. Den nödvändiga anpassningen till denna utveckling bör ske på ett sätt som inte leder till onödiga kostnader för de företag och människor som verkar inom berörda områden. Fördelar och nackdelar med olika alternativ behöver – understryker motionärerna – analyseras och utvärderas. En svårighet därvid är dock att frågorna inom statsförvaltningen handläggs av olika departement och myndigheter. En samlad analys av utvecklingen och effekterna på svensk sjöfart och svenska hamnar av en förändrad transportstruktur bör därför komma till stånd genom regeringens försorg.

Den i propositionen aviserade särskilda beredningen för internationella transportfrågor synes utskottet väl ägnad att fungera som ett forum för behandling av frågor av det slag som motionärerna aktualiserar. Sådana frågor har också – enligt vad utskottet erfarit – stor aktualitet vid övervägandena inom transportforskningsberedningen om programunderlag o. d.

I sammanhanget vill utskottet vidare erinra om sina uttalanden i betänkandet TU 1983/84:14 med anledning av regeringens förslag om vissa hamnfrågor i proposition 1983/84:100 bil. 8 (s. 197–201). Utskottet anslöt sig i det nämnda betänkandet till föredragande departementschefens uppfattning att bl. a. omsorgen om den kommunala självbestämmanderätten gjorde det nödvändigt att man övergav tidigare tankar om någon form av tvingande statlig styrning av hamninvesteringar. Utskottet framhöll emellertid vikten av att hamnstyrelserna i samband med utbyggnadsplaner på ett så tidigt stadium som möjligt samråder med sjöfartsverket. I samband därmed erinrades om att verket enligt sin instruktion skall följa utvecklingen inom hamnväsendet och vid behov stå till förfogande för samråd och konsultation i fråga om den lämpliga hanteringen och bedömningen från mera övergripande synpunkter av aktuella lokaliserings- och utbyggnadsprojekt. Det underströks också att verket enligt sin instruktion kan ta initiativ till sådant samråd. Utskottet sade sig vidare förutsätta att verket – och det därtill knutna hamnrådet – skulle fullgöra sin uppgift på ett sådant sätt att hamnstyrelserna i sitt eget intresse söker det erforderliga samrådet.

Utskottet finner det alltjämt angeläget att sådant samråd sker.

I avvaktan på den särskilda propositionen om tjänstehandelsfrågor och med hänvisning till vad utskottet i övrigt anfört avstyrks motionen.

Utskottet hemställer

att riksdagen

- a. lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen i propositionen anfört om utredningen (K 1982:02) om Sveriges internationella transporter,
- b. avslår motion 1984/85:1988 (m).

**8. Bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg.** Regeringen har under avsnittet Särskilda frågor (s. 168–174) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg.

#### Utskottet

På regeringens uppdrag har statskontoret i samråd med chefen för marinen utrett de ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenserna av en övergång till civil bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg.

Föredragande departementschefen framhåller att statskontorets rapport visar på väsentligt ökade kostnader för staten, ca 100 milj. kr., vid en övergång till civil bemanning. Förutom direkta merkostnader för sjöfartsverket och marinen tillkommer också negativa verksamhetsmässiga konsekvenser, främst för marinen, som rör invasionsförsvaret och beredskapen mot incidenter i fred. Ett ändrat bemanningssystem skulle resultera antingen i en försvagning av våra försvarsresurser eller i stora kostnader för att kompensera chefen för marinen för förlusten av värdefulla fartygs- och utbildningsresurser.

Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet förordar föredraganden – i likhet med flertalet remissinstanser – en fortsatt militär bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet hemställer följaktligen

- att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen anfört om bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg.

Stockholm den 12 mars 1985

På trafikutskottets vägnar  
KURT HUGOSSON

*Närvarande:* Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarek (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henriesson (vpk), Göran Riegnell (m), Anna Wohlin-Andersson (c) och Lisbet Calner (s).

## Reservationer

### 1. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet beträffande *sjöfartspolitiskt program* (mom. 9)

Sven Henriesson (vpk) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Riksdagen fastställde" och på s. 6 slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Även utskottet finner det angeläget att ett sjöfartspolitiskt program i enlighet med de i motionen angivna riktlinjerna utarbetas. Programmet bör även omfatta samhälleligt ägande av fartygen och ökat inflytande för de anställda inom sjöfarten. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

#### 9. beträffande *sjöfartspolitiskt program*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

### 2. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet beträffande *ett statligt rederi* (mom. 10)

Sven Henriesson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "avstyrks därför" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet finner det naturligt att ett samhälleligt ägande av handelsflottan utövas inom ramen för ett statligt rederi. Ett sådant bör även bedriva leasingverksamhet med svenskegistrerade fartyg. Leasing bör också kunna ske till andra än redare, t. ex. sjöfolkskooperativ, lastägare m. fl. Shippingkunnande finns för närvarande hos de existerande rederierna. Den statliga leasingverksamheten bör knyta detta kunnande till den egna rederiorganisationen. Härigenom kan leasingverksamheten aktivt bidra till den statliga rederiverksamhetens utveckling.

Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

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

*dels* att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *ett statligt rederi*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

**3. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *kust- och inrikessjöfarten* (mom. 11)

Sven Henriansson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Av utskottets" och slutar med "fråga avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

En ändring av transportmönstret från landtransporter till kust- och inrikessjöfart i större omfattning än för närvarande framstår enligt utskottets mening som angelägen. Sådan sjöfart bör vidare bedrivas inom ramen för en statlig rederiverksamhet.

Utskottet tillstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *kust- och inrikessjöfarten*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

**4. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *sjöfarts-ekonomisk forskning* (mom. 12)

Sven Henriansson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "De insatser" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening har den ekonomiska sjöfartsforskningen tilldelats alltför knappa resurser. Det är därför angeläget att dessa snarast får en kraftig ökning. Den intensifierade forskningen bör bl. a. inriktas på ändrad produktionsinriktning av nuvarande flotta och centreras kring helhetsperspektiv på transportekonomi, dvs. undersöka relationerna mellan olika transportsystem från samhällsekonomisk synpunkt. Utskottet tillstyrker därför motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *sjöfartsekonomisk forskning*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

**5. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *utflaggning av svenska fartyg* (mom. 17)

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Flagglagen tillgodoser" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Den minskning som den svenska handelsflottan har undergått på senare år förklaras enligt utskottets mening av en alltför liberal tillämpning av flagglagen. Regeringen bör därför förelägga riksdagen ett förslag till en reviderad flagglag som innebär att utflaggning till bekvämlighetsflagg inte under några omständigheter medges i sådana fall där åtgärden är förknippad med ett bevarat svenskt driftsinflytande.

Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *utflaggning av svenska fartyg*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:927 (vpk) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

**6. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *bekvämlighetsflagg* (mom. 18)

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet, som" och på s. 10 slutar med "utskottet motionsyrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

Som utskottet i ett flertal betänkanden har framhållit utgör bekvämlighetsflaggen ett ovälkommet inslag i världssjöfarten. Olägenheterna för de ombordanställda på de bekvämlighetsflaggade fartygen och de säkerhets- och miljörisker som dessa innebär framstår nu som så graverande att det inte bör komma i fråga att de tillåts anlöpa svensk hamn, såvida inte de i motionen angivna förutsättningarna föreligger. Givetvis bör inte heller statliga och kommunala myndigheter anlita fartyg under bekvämlighetsflagg.

Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandena.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *bekvämlighetsflagg*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:927 (vpk) yrkandena 7 och 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

**7. vid punkt 5 Lån till den mindre skeppsfarten** beträffande *tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten* (mom. 2)

Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Motionärernas önskemål" och slutar med "härom avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet finner det angeläget att man i nuvarande sjöfartskonjunktur vidtar åtgärder för att underlätta för den mindre skeppsfarten att anskaffa andrahandstonnage. En ändring av amorteringsreglerna på det sätt som motionärerna föreslår synes utskottet vara en lämplig sådan åtgärd.

Utskottet tillstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:461 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

**8. vid punkt 5 Lån till den mindre skeppsfarten** beträffande *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år* (mom. 3)

Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt vad utskottet erfarit har svenska redare i allt större omfattning börjat köpa in goda andrahandsfartyg. De som anskaffats under de senaste tre à fyra åren har ofta varit mellan tolv och femton år gamla. Sådana fartyg kan emellertid – som motionärerna framhåller – inte belånas i länenämnden för den mindre skeppsfarten enligt nu gällande regler, även om fartygen är av mycket god kvalitet. Nuvarande åldersgräns – tio år – bör därför enligt utskottets mening utsträckas. Den av motionärerna föreslagna högsta åldersgränsen – femton år – synes utskottet väl avvägd. Utskottet tillstyrker därför motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år* att riksdagen med bifall till motion 1984/85:461 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

## 9. vid punkt 6 Stöd till svenska rederier

Rolf Clarkson, Per Stenmarck, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Huvudskälet till den svenska sjöfartsnäringens svårigheter torde vara det höga kostnadsläget i Sverige. Detta är i sin tur i väsentlig utsträckning ett resultat av ett alltför högt skattetryck. Skattetrycket ökar ytterligare genom den typ av subventioner till näringslivet som rederistödet innebär. Näringspolitiken bör enligt utskottets mening bedrivas med generella medel. De effektivaste medlen är ett sänkt skattetryck och minskade statliga utgifter. En samhällsekonomi i balans utgör den bästa grunden för en god utveckling också inom sjöfartsnäringen.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker motionsyrkandet och avstyrker regeringens förslag.

*dels* att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

- att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2552 (m) yrkande 9 avslår regeringens förslag om stöd till svenska rederier.

## Särskilda yttranden

### 1. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet beträffande bemanningen vid Idö lotsplats (mom. 6)

Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anför:

Bemanningsstorleken på Idö lotsplats hänger enligt vår uppfattning ihop med den större frågan om hur vi skall få en bättre samordning mellan olika statliga verksamheter i kustbanden, dvs. hur vi skall få en sammanhållen skärgårdspolitik. Eftersom motion 1984/85:650 (c) i detta ämne kommer att behandlas av arbetsmarknadsutskottet vill vi med detta särskilda yttrande endast markera att den fråga som tas upp i motion 1984/85:1365 (c, s, m) inte kan ses isolerad från övriga "kustfrågor" utan bör diskuteras i det större sammanhang som motion 1984/85:650 (c) tar upp.

**2. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *översyn av lotsningsbestämmelserna* (mom. 7)

Göran Riegnell (m) anför:

I samband med de nya lotsningsbestämmelsernas ikraftträdande visade sjöfartsverket smidighet i tillämpningen. I samband med behandling av ansökningar om förnyelse av då givna dispenser har nu skärpta krav ställts från sjöfartsverkets sida. Jag förväntar mig, att regeringen följer upp tillämpningen av lotsningsbestämmelserna så att den inte successivt skärps i jämförelse med vad som gällde vid bestämmelsernas ikraftträdande.

