

Regeringens proposition

1983/84:14

om godkännande av vissa delar av ett avtal mellan staten och Rederiaktiebolaget Gotland m. m.;

beslutad den 30 juni 1983.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som upptagits i bifogade regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

SVANTE LUNDKVIST

ROINE CARLSSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redovisas ett avtal mellan staten och Rederiaktiebolaget Gotland rörande trafiken mellan Gotland och fastlandet. Avtalet kan inte godkännas av regeringen utan att riksdagen bemyndigar regeringen att ikläda staten ansvar för att intäkterna i Gotlandsbolagets koncessionstrafik skall medge full täckning för kostnaderna i koncessionstrafiken. I propositionen hemställer regeringen om sådant bemyndigande.

Vidare föreslås att bolaget, vid sidan av den statliga lånegarantin som täcker likviditetsbrister på grund av skillnader mellan verkställda avskrivningar och amortering på fartygslån, får disponera en särskild lånegaranti om 70 milj. kr.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-06-30

Närvarande: statsrådet Lundkvist, ordförande, och statsråden Sigurdson, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Rainer, Göransson, Gradin, R. Carlsson

Föredragande: statsrådet R. Carlsson

Proposition om godkännande av vissa delar av avtal mellan staten och Rederiaktiebolag Gotland m. m.

1 Inledning

De reguljära förbindelserna mellan Gotland och fastlandet har stor regionalpolitisk betydelse. Staten har därför sedan länge påtagit sig ett ansvar för dessa genom ett särskilt transportstöd.

För att underlätta tillämpningen av gällande principer för bl. a. beräkning av transportstödet till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet träffades ett avtal mellan staten och Rederiaktiebolaget Gotland (Gotlandsbolaget) den 22 september 1977.

Avtalet gäller till och med utgången av år 1983. I samband med riksdagsbehandlingen av transportstödet till Gotland hösten 1981 uttalade trafikutskottet att man inom regeringkansliet borde överväga åtgärder i syfte att begränsa transportstödet till Gotland. Vad utskottet särskilt ansåg angeläget att granska var dels reglerna för den automatik som genom avtalets utformning torde föreligga, dels kostnadsutvecklingen i övrigt.

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 24 mars 1982 en särskild sakkunnig¹ med uppdrag att mot bakgrund av trafikutskottets uttalande ta upp överläggningar med Gotlandsbolaget om formerna för statens ansvar för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Genom avtal den 21 december 1982 mellan staten och Gotlandsbolaget förlängdes 1977 års avtal att gälla till och med den 30 juni 1984. Förlängningen motiverades av att ytterligare tid behövdes för fördjupade studier av vissa frågor som överläggningarna avsåg.

¹ Förutvarande generaldirektören Lennart Johansson.

Den sakkunnige överlämnade den 29 juni 1983 till regeringen ett avtal mellan staten och Gotlandsbolaget som ersätter 1977 års avtal. Avtalet, som undertecknats med förbehåll för regeringens godkännande torde fogas till protokollet som *bilaga*.

Innan regeringen kan godkänna ifrågavarande avtal måste vissa frågor underställas riksdagen. Jag anhåller därför att nu få ta upp dessa frågor.

2 Föredraganden

2.1 Avtalets huvudsakliga innehåll

Jag vill inledningsvis ge en mer allmän orientering av avtalets innehåll. I sina huvuddrag följer avtalet 1977 års avtal, så t. ex. tillförsäkras staten såväl revisor som styrelserepresentation i bolaget.

Huvudprincipen för avtalet är att staten tar det fulla ekonomiska ansvaret för den s.k. koncessionstrafiken d. v. s. den trafik som med stöd av lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland f. n. drivs av Gotlandsbolaget. I avtalet ges vidare närmare definitioner av vad som skall anses vara koncessionstrafikens intäkter och kostnader som grund för transportstödet beräkning.

En strävan hos parterna har varit att uppnå ett mer affärsmässigt förhållande mellan Gotlandsbolaget och staten i koncessionstrafiken. Av detta skäl har ett fartyg (Drotten) som f. n. är långtidsutchartrat, samt restaurationen, resebyråverksamheten och viss del av finansförvaltningen lagts utanför det avtalsreglerade området. Härigenom har det blivit möjligt att bl. a. slopa en klausul i det tidigare avtalet som utöver täckning av kostnaderna även garanterar viss årlig utdelning till bolagets aktieägare.

Vid beräkning av kostnaderna som underlag för transportstöd tillgodoräknas bolaget avskrivningar med lägre procentsats än den gängse i rederibranschen till vilken också fartygsfinansieringen normalt är anpassad. Till följd härav kan likviditetsunderskott i fartygsfinansieringen uppstå. För att täcka denna likviditetsbrist disponerar Gotlandsbolaget f. n. en statlig lånegaranti för fartygsfinansiering. Avtalet förutsätter att Gotlandsbolaget även fortsättningsvis skall få disponera en lånegaranti för detta ändamål. För lånegarantin skall betryggande säkerheter ställas. F. n. uppgår lånegarantin till 35 milj. kr. varav 20 milj. kr. har utnyttjats. För år 1984 bedöms denna lånegarantiram vara tillräcklig. Skulle likviditetsbristen komma att överstiga 35 milj. kr. har regeringen genom avtalet tagit på sig ansvaret att hos riksdagen hemställa om att ramen skall vidgas. Frågan om storleken på lånegarantin för fartygsfinansiering får årsvis prövas i budgetarbetet.

Genom avtalet tillförsäkras staten del i de realisationsvinster som kan uppstå vid fartygsförsäljningar. Som realisationsvinst skall i detta sammanhang betraktas skillnaden mellan försäljningspris och det värde – beräknat på visst sätt – som fartyget har i koncessionstrafiken. Statens del utgör 2/3 av

de två nya större fartygen och 1/3 i de äldre fartygen i koncessionsflottan. Staten har genom avtalet förpliktat sig att utnyttja sin andel av en ev. realisationsvinst vid det först försålda större fartyget till att i första hand minska lånen på kvarvarande fartyg i koncessionsflottan, varigenom de räntekostnader som skall täckas av transportstödet i så fall minskas.

Enligt avtalet skall i kostnaden för transportstödet ränta på fartygslån i fortsättningen beräknas schablonmässigt. Låneskuld på fartygen och räntenivå skall budgeteras årsvis och transportstödet skall belastas med den budgeterade räntan och viss ersättning för kapitalförvaltningen. Bolaget kan alltså genom en effektivare lånehantering tillgodogöra sig skillnaden mellan faktisk ränta och budgeterad ränta. Om fartyg köps eller säljs skall ny budget för räntekostnader göras. Det är förutsatt att den amortering av lån som kan komma att genomföras då en ev. realisationsvinst uppstår, också skall påverka den budgeterade räntan.

Utöver nyss nämnda lånegaranti för fartygsfinansiering förutsätter avtalet att staten garanterar rörelsekrediter om sammanlagt 70 milj. kr. Av dessa 70 milj. kr. avser 30 milj. kr. rörelsekrediter att användas inom koncessionstrafiken. Återstående 40 milj. kr. avser säkerhet för krediter som rederiet kan använda för att finansiera verksamhet utanför koncessionstrafiken. Avsikten är att medlen skall utnyttjas för räntabla projekt ägnade att stärka bolagets ekonomi, men att vid prioriteringen skall projekt med inriktning på gotländska intressen äga försteg.

För budgetåret 1983/84 har anvisats 62,5 milj. kr. för transportstöd till Gotland, varav 58 milj. kr. avser Gotlandsbolagets underskott. Kostnaderna för Gotlandstrafiken bestäms i allt väsentligt av trafikens omfattning. Det nya avtalet föranleder därför ingen ändring av anslagsberäkningen. Riksdagen har understrukit det angelägna i att kostnadsutvecklingen bromsas upp genom rationaliseringar och olika effektivitetshöjande åtgärder. Transportrådet som ansvarar för tillämpningen av avtalet måste beakta detta i budgetuppföljning och budgetgranskning. Härvid förutsätts givetvis Gotlandsbolagets medverkan.

Avtalet ersätter 1977 års avtal och är avsett att gälla från den 1 januari 1984 till den 31 december 1987. Sågs avtalet inte upp ett år före avtalstidens utgång förlängs avtalet i ytterligare fyra år. Avtalet är dock kopplat till Gotlandsbolagets koncession på så sätt att om koncessionen upphör, upphör även avtalet att gälla.

2.2 Riksdagsfrågor

Regeringen kan inte godkänna avtalet utan att vissa frågor har underställts och godkänts av riksdagen. Av grundläggande betydelse för regeringens befogenhet att godkänna avtalet är att riksdagen godtar att staten tar på sig det fulla ekonomiska ansvaret för koncessionstrafiken fram till utgången av år 1987 och att detta ansvar kan komma att förlängas under ytterligare fyraårsperioder.

För att staten skall kunna fullgöra sina åtaganden enligt avtalet måste vidare fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas dels att förlänga nuvarande lånegaranti för fartygsfinansiering att gälla så länge avtalet gäller, dels att ställa en särskild lånegaranti om högst 70 milj. kr. till bolagets förfogande, varav 30 milj. kr. avser koncessionstrafikens rörelsemedel och 40 milj. kr. avser annan verksamhet. För fullmäktige i riksgäldskontorets bemyndiganden behövs även riksdagens godkännande.

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. bemyndiga regeringen att ikläda staten ansvar för att intäkterna i Rederiaktiebolaget Gotlands koncessionstrafik skall medge full täckning för kostnaderna för koncessionstrafiken,
2. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under avtalstiden ikläda staten garantier för lån till Rederiaktiebolaget Gotland för fartygsfinansiering intill ett sammanlagt belopp av 35 000 000 kr.,
3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under avtalstiden ikläda staten garantier för lån till Rederiaktiebolaget Gotland för rörelsekrediter intill ett sammanlagt belopp av 70 000 000 kr.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden lagt fram.

Bilaga

Rederiaktiebolaget Gotland, nedan kallat Rederiet, erhöll den 29 januari 1971 koncession enligt lagen den 17 december 1970 om linjesjöfart på Gotland att tillsvidare bedriva linjesjöfart mellan Gotland och svenska hamnar. Denna koncession har förnyats senast den 22 december 1982. Koncessionen är förbunden med villkor bl.a. ifråga om taxesättning och turlistor. Till trafiken utgår statligt transportstöd. Nämnade linjesjöfart benämnes nedan Koncessionstrafiken.

Koncessionstrafiken bedrivs med Rederiet eller dess dotterbolag tillhöriga fartygen M/S THJELVAR, M/S GOTLAND, M/S WASA STAR, M/S GUTE och M/S VISBY. De för Koncessionstrafiken sålunda nu utnyttjade fartygen och de som framdeles kan komma att träda i stället eller ytterligare vara avsedda för Koncessionstrafiken benämnes nedan Koncessionsflottan.

Rederiet bedriver även direkt och genom sina dotterbolag verksamhet som icke är hänförlig till Koncessionstrafiken. Dotterbolagen är för närvarande Gotlandsbolaget AB, Gotlandstrafiken AB, Rederi AB Gute och AB Visborg. Dessa bolag och de företag som framdeles kan komma att bli dotterföretag till Rederiet benämnes nedan gemensamt Dotterbolagen.

För att underlätta tillämpningen av gällande principer för taxesättningen och transportstödet i vad gäller Koncessionstrafiken har mellan Rederiet och staten träffats följande

ÖVERENSKOMMELSE

§ 1

Huvudprincipen för denna överenskommelse är att staten skall tillse att intäkterna av Koncessionstrafiken skall medge full täckning för kostnaderna för Koncessionstrafiken. Härvid förutsättes *att* intäkterna av Koncessionstrafiken bestämmas med tillämpning av av regeringen fastställda taxor och med inräknande av utgående transportstöd samt med tillämpning i övrigt av bestämmelserna i § 3 nedan, *att* kostnaderna för Koncessionstrafiken bestämmas enligt § 4 nedan, *att* resultatet av Rederiets övriga verksamhet icke beaktas och *att* intäkter och kostnader bestämmas med tillämpning av god redovisningssed.

§ 2

Underlag för tillämpningen av den i § 1 angivna huvudprincipen skall vara ett särskilt bokslut rörande Koncessionstrafiken och således icke Rederiets officiella bokslut. Vid upprättandet av ett sådant särskilt bokslut skall tillämpas de bestämmelser som anges beträffande intäktssidan i § 3 och beträffande kostnadssidan i § 4. Skattebelastningen beräknas på grundval av det sålunda framkomna, särskilda bokslutet; vinstskatt skall dock ej beaktas vid avräkningen.

§ 3

Såsom Rederiets intäkter av Koncessionstrafiken skall redovisas samtliga Rederiets i årsredovisningen upptagna intäkter med följande korrigeringar.

1. Utdelning på aktier i Dotterbolagen skall ej redovisas som intäkt liksom ej heller koncernbidrag från Dotterbolagen.
2. Ränta på utlånat kapital och annan avkastning på Rederiets kapital skall ej redovisas som intäkt i vidare mån än att kapitalet tillhör Koncessions-
trafiken på sätt närmare anges i punkt 3.
- 3.1. I Koncessionstrafiken ingår Koncessionsflottan med följande anskaffningsvärden på de olika fartygen:

M/S THJELVAR	19.900 tkr
M/S GOTLAND	60.400 tkr
M/S GUTE	30.713 tkr
M/S VISBY	135.078 tkr
M/S WASA STAR	138.515 tkr
Nyförvärv	faktiskt anskaffnings- värde bestämt enligt god redovisningssed

Till angivna anskaffningsvärden skall läggas de belopp som enligt god redovisningssed bör aktiveras på grund av ombyggnadsarbeten fr.o.m. den 1 januari 1982. Sådant tillägg skall beräknas fr.o.m. det år då ombyggnadsarbetet slutförts.

- 3.2. Utöver fartyg ingår i Koncessionstrafiken vidare samtliga tillgångar enligt Rederiets balansräkning per den 31 december 1983 och därtill hörande specifikationer med undantag av Rederiets fria egna kapital och av andra aktier än de i Gotlandstrafiken AB.
- 3.3. Kapital motsvarande de tillgångar som enligt 3.1. och 3.2. ingår i Koncessionstrafiken och vad som kan träda istället därför genom t.ex. försäljning, vad som kan tillkomma för Koncessionstrafiken och vad som frigöres genom avskrivning skall arbeta eller förräntas inom Koncessionstrafiken med endast den begränsning som följer av punkt 4 nedan.
- 3.4. I den mån kapital som enligt 3.1., 3.2. och 3.3. ingår i Koncessionstrafiken används för ändamål utanför Koncessionstrafiken skall såsom intäkt av denna redovisas en årlig ränta på sådant kapital efter en räntesats som med 3 procentenheter överstiger vid varje tidpunkt gällande riksbanksdiskonto. Sålunda skall denna ränta ej läggas till kapitalet.
- 3.5. Såsom i Koncessionstrafiken ingående kapital utöver kapital som anges i 3.3. skall bl.a. anses det kapital som investerats i aktier, utlånats eller lämnats såsom bidrag i form av koncernbidrag eller liknande till annan

verksamhet än Koncessionstrafiken. Med utlånat kapital likställs kapital som disponerats för annan verksamhet än Koncessionstrafiken, där Rederiet avstått från ränta eller utdelning. Kapital som avses i denna punkt skall ränteberäknas enligt 3.4.

4. Skulle vid försäljning av fartyg ingående i Koncessionsflottan ett pris erhållas, som överstiger ett belopp motsvarande i punkt 3.1. ovan angivet anskaffningsvärde minskat med avskrivning enligt § 4.1. nedan räknat från den dag då fartyget togs i bruk av Rederiet, skall vid försäljning av M/S VISBY eller M/S WASA STAR 2/3 av överskottet behandlas som tillgång i Koncessionstrafiken och skall användas i första hand till täckande av refinansieringsbehovet enligt § 7 nedan. Efter det ett av nyssnämnda fartyg sålts skall vid försäljning av kvarvarande fartyg av M/S VISBY och M/S WASA STAR 2/3 av överskottet, respektive 1/3 av överskottet vid försäljning av annat fartyg ingående i Koncessionsflottan behandlas som intäkt av och tillgång i Koncessionstrafiken. Intäkten skall redovisas det år som följer av god redovisningssed. Resterande del av överskottet får Rederiet fritt disponera över utanför Koncessionstrafiken och utan att någon ränteintäkt skall tillgodoräknas Koncessionstrafiken.

Vad i föregående stycke sagts skall även gälla vid försäljning av fartyg som må ha överförts från Koncessionstrafiken till annan verksamhet inom Rederiet eller till något av Dotterbolagen. Skulle i stället aktierna i Dotterbolag försälgas, till vilket Koncessionsfartyg överförts, skall de principer som i stycke 1. ovan redogjorts för tillämpas, dock med vederbörligt beaktande av övriga tillgångar och skulder i Dotterbolaget som kan ha haft inverkan på köpeskillingen för aktierna.

5. Likvid erhållen vid försäljning av andra värdepapper än aktier i Gotlandstrafiken AB skall ej upptagas som tillgång i eller intäkt av Koncessionstrafiken. Likvid erhållen vid försäljning av fastighet skall i sin helhet upptas som tillgång i Koncessionstrafiken. Uppkommen vinst vid försäljning av fastighet skall icke behandlas som intäkt av Koncessionstrafiken utan skall anses som återbetalning av kapital disponerat enligt 3.5.
6. Intäkt hänförlig till resebyråverksamheten, restaurationsrörelsen eller annan verksamhet utanför Koncessionstrafiken skall icke upptagas som intäkt av Koncessionstrafiken i vidare mån än att denna skall gottskrivas skälig ersättning för utnyttjande av i Koncessionstrafiken ingående tillgångar och personella resurser för sådan annan verksamhet.
7. Såsom intäkt skall slutligen upptagas eventuellt överskott på Koncessionstrafiken från föregående år för vilket reservering gjorts i föregående års bokslut i enlighet med bestämmelserna i § 6 nedan.

§ 4

Såsom Rederiets kostnader för Koncessionstrafiken skall redovisas samtliga Rederiets i årsredovisningen upptagna kostnader med följande korrigeringar:

1. Såsom årlig avskrivning på fartyg i Koncessionsflottan skall anses 4 % på det enligt § 3 punkt 3.1. ovan bestämda anskaffningsvärdet i stället för det i bokföringen upptagna avskrivningsbeloppet samt, såvitt gäller andrahandstonnage, en sådan årlig avskrivning på Rederiets anskaffningsvärde som möjliggör total avskrivning på tjugofem år sedan fartyget byggdes, dock maximalt för Rederiet 10 % per år.
2. Såsom avskrivning på byggnader och inventarier skall anses enligt skattemässiga principer tillåten avskrivning.
3. Såsom räntekostnad för fartyg ingående i Koncessionsflottan skall i stället för i bokföringen angivna räntebelopp å fartygslån, varmed förstås de lån enligt särskild förteckning som upptagits för finansiering av aktuella fartyg upptagas ränta efter 13,25 % per år och pro rata beräknat på de i § 3 angivna anskaffningsvärdena, minskade med avskrivning enligt punkt 1. ovan; dock skall räntan alltid beräknas på sådant nettovärde per den 30 juni aktuellt år.
De fartygslån, som i den särskilda avräkningen ränteberäknas enligt ovan, får ej disponeras på sådant sätt att de verkliga räntorna kan komma att kostnadsföras i avräkningen. Räntesatsen skall per den 1 januari varje år eller i samband med försäljning eller förvärv av fartyg justeras med tillämpning av de principer som gällt vid fastställande av nu gällande räntesats, bland annat med beaktande av förutsebara ändringar av den faktiska räntan på fartygslån under kommande tid, för vilken ränta skall fastställas.
4. Såsom kostnad skall ej anses koncernbidrag och ej heller charterhyra till koncernföretag, som äger fartyg ingående i Koncessionsflottan.
5. Såsom kostnad skall ej anses förlust vid avyttring av värdepapper, fartyg eller annan anläggningstillgång.
6. Såsom kostnad skall ej anses i bokföringen eventuellt upptaget nedskrivningsbelopp på bokförda värden av aktier med undantag för nedskrivning på aktier i Gotlandstrafiken AB.
7. Såsom kostnad skall ej anses kostnader för resebyråverksamheten, restaurationsrörelsen eller för annan verksamhet utanför Koncessionstrafiken.
8. Eventuell avsättning till reservfond och annan fondering skall ej anses som kostnad för Koncessionstrafiken.

§ 5

För regeringens bestämmande årligen av taxor och transportstöd för visst år åligger det Rederiet att senast under november året före det år som beslutet avser till staten inkomma med budget över resultat och likviditet för det kommande året.

För att medge staten att anpassa transportstödet under löpande verksamhetsår så att underskott eller överskott vid avräkning enligt § 6 skall kunna begränsas, åligger det vidare Rederiet att senast under oktober månad av det aktuella verksamhetsåret inkomma med uppgift om uppnått resultat för de gångna två tertialen av året ävensom med en beräkning av förväntat resultat för året ifråga, allt med beaktande av de i §§ 3 och 4 angivna principerna för resultatberäkningen.

§ 6

Efter utgången av varje år skall inom fyra månader avräkning ske med tillämpning av §§ 3 och 4 för fastställande av resultatet av Koncessionstrafiken för året enligt denna överenskommelse.

Avviker det slutliga årsresultatet från det ursprungligen beräknade har som följd härav utbetalat transportstöd blivit högt eller för lågt skall skillnaden i förhållande till vad faktiskt borde ha utgått överföras till nästkommande år såsom intäkt respektive kostnad i särskild avräkning.

Föreligger oenighet mellan parterna vid ovan angiven tidpunkt angående den slutliga avräkningen enligt § 2 skall tvisten genom Rederiets revisorer underställas Sveriges dispaschör, eller den person parterna senare kan komma att enas om, för slutligt avgörande. Koncessionstrafiken skall bära kostnaderna för denna prövning.

För det fall oenighet enligt denna paragraf innebär att enligt Rederiets mening, Rederiet erhållit för lågt transportstöd, skall transportstöd likväl utbetalas i enlighet med Rederiets yrkande. Slutligt avgörande enligt stycket 3 innebärande avvikelser från utbetalt transportstöd, medför reglering enligt stycket 2.

§ 7

Rederiet har i sina finansieringskalkyler räknat med att årligen genom avskrivning frigöra ett kapital motsvarande 6,67 % på fartygens anskaffningsvärden. Enligt denna överenskommelse skall i princip endast 4 % betraktas såsom kostnad. För att Rederiet bland annat skall täcka sitt behov av kapital och trygga sin likviditet för Koncessionstrafiken skall Rederiet ha rätt att erhålla statlig, och om möjligt avgiftsfri, lånegaranti, som skall utgöra säkerhet för lån att upptagas för finansiering av skillnaden mellan amortering och avskrivning, för rörelsekredit med maximalt 30.000 tkr samt för rederiets lån enligt § 8 nedan.

För nu nämnda statliga lånegaranti skall följande villkor gälla.

Staten skall för från tid till annan gällande maximalt garantibelopp erhålla säkerhet i form av inteckningar i fartyg ingående i Koncessions-

flottan med ett förmånsrättsläge inom 90 % av fartygens anskaffningsvärdet.

Om överenskommelsen ej förlängs efter år 1987 skall särskild överenskommelse träffas om avveckling av lånegarantin. Om överenskommelsen förlängs efter 1987 skall staten tillse att statliga lånegarantier ställs som skall möjliggöra lån motsvarande årligt tillskott för skillnaden mellan medgiven avskrivning och amortering samt för övriga lån mot statlig garanti på motsvarande villkor som angivits ovan, vilket emellertid förutsätter riksdagens godkännande.

§ 8

Rederiet äger rätt att mot säkerhet i form av statlig lånegaranti upptaga lån intill ett belopp av 40.000 tkr att användas för annan verksamhet än Koncessionstrafiken.

Räntekostnaden utgör kostnad för Koncessionstrafiken. Som intäkt av Koncessionstrafiken skall samtidigt redovisas en ränteintäkt enligt § 3 punkt 3.4.

§ 9. Rederiet skall beträffande ändringar i Koncessionsflottan eller utnyttjande därav icke vidtaga någon av följande åtgärder annat än efter samråd med staten.

1. Försäljning eller förvärv av fartyg och av aktier eller andelar i företag som helt eller delvis är ägare av fartyg.
2. Utchartring och inhyrning av fartyg.
3. Överföring av fartyg från Koncessionstrafiken till annan verksamhet inom Rederiet eller till något av Dotterbolagen. I sistnämnda fall skall dessutom, innan sådant utnyttjande får ske, överenskommelse träffas mellan parterna beträffande det värde som skall anses upplåtet för annan verksamhet och som skall förräntas enligt § 3 punkt 3.4. ovan.

§ 10

Under den tid denna överenskommelse gäller har staten rätt att utse en av ledamöterna i Rederiets styrelse och en suppleant för denne samt en av Rederiets revisorer och en suppleant för denne. Nyssnämnd revisor, och suppleanten för denne, skall vara auktoriserade revisorer.

§ 11

Denna överenskommelse ersätter överenskommelsen den 22 september 1977 jämte tillägg I-IV till denna och gäller från den 1 januari 1984 t.o.m. den 31 december 1987 eller den tidigare tidpunkt då koncessionen kan komma att upphöra. Sker ej uppsägning senast ett år före utgången av 1987 är överenskommelsen förlängd på fyra år åt gången med ett års uppsägningstid. Överenskommelsen upphör emellertid så snart koncessionen upphör.

§ 12

Då denna överenskommelse upphör att gälla skall slutavräkning ske. Överskott eller underskott skall regleras så snart det fastställts. Reglering av underskott kräver riksdagens godkännande.

§ 13

Twist rörande tillämpning och tolkning av denna överenskommelse skall avgöras av skiljemän i Stockholm i den mån tvisten ej avser förhållanden enligt § 6. Skiljemännen äger besluta om att till dem överlämnad tvistefråga helt eller till viss del gäller avräkning av transportstöd och med bindande verkan för parterna överlämna tvistefrågorna till slutlig prövning genom det särskilda förfarandet enligt § 6.

Envar av parterna äger dessutom påkalla att prövning av räntejustering enligt § 4 punkt 3 ovan skall slutgiltigt avgöras genom prövning enligt § 6 ovan, varvid § 6 stycket 4 skall tillämpas till dess slutligt avgörande föreligger.

Denna överenskommelse, som för statens del har träffats med förbehåll för regeringens godkännande, har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 29 juni 1983

För
STATEN

Lennart Johansson

För
REDERIAKTIEBOLAGET
GOTLAND
Eric D. Nilsson
Jan Helleberg