Trafikutskottets betänkande

1982/83:11

om anslag till Sjöfart m. m. (prop. 1982/83:100 bil. 8)

SJÄTTE HUVUDTITELN

Sjöfart, m. m.

1. **Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet.** I proposition 1982/83:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) återfinns regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1983/84 m. m. under avsnittet E. Sjöfart (s. 78–99). Förslagen innebär

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 346 054 000 kr. (punkt E 1., s. 82–91),

att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 167 500 000 kr. (punkt E 2., s. 91–92),

att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag på 29 429 000 kr. (punkt E 3., s. 92–95),

att till Sjöfartsmateriel m. m. anvisas ett reservationsanslag på 35 900 000 kr. (punkt E 4., s. 95–97),

att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag på 26 984 000 kr. (punkt E 5., s. 97–99).

Vidare har regeringen (punkt E 4., s. 95–97) föreslagit riksdagen att sjöfartsverket lämnas ett beställningsbemyndigande på högst 5 000 000 kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1985/86.

Motionerna

I motion 1982/83:244 av Siri Häggmark och Jens Eriksson (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att inga ytterligare inskränkningar görs som äventyrar tryggheten och säkerheten för den sjöfarande och bofasta befolkningen på västkusten.

I motion 1982/83:331 av Pär Granstedt m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en obligatorisk anmälningsplikt i samband med transporter av farligt gods bör införas.

I motion 1982/83:610 av Per Olof Håkansson (s) yrkas

1. att riksdagen begär förslag som innebär att sjöfartens haverikommission ges möjlighet att själv ta initiativ till genomförande av utredning av sjöolyckor m. m.,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i

motionen anförs beträffande samordning av verksamheten inom statens haverikommission, sjöfartens haverikommission och kommittén för undersökning av svåra olyckshändelser.

I motion 1982/83:780 av Ove Karlsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet.

I motion 1982/83:979 av Kurt Ove Johansson och Lars-Erik Lövdén (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs rörande tillsättande av projektgrupp för svensk närsjöfart.

I motion 1982/83:989 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–6 och 8–9),

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

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för inrättande av ett statligt rederi i enlighet med vad som anförs i motionen,

3. att riksdagen uttalar att sjöfartsnäringen anpassas till UNCTAD-koden 40–40–20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder.

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

5. att riksdagen uttalar att lagen mot utflaggning av fartyg bör bibehållas med den förstärkningen att dispenser icke får medges,

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

8. 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,

9. att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte bör anlita fiffelflaggade fartyg.

I motion 1982/83:1412 av Helge Hagberg och Berit Oscarsson (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av att i större utsträckning utnyttja våra sjö- och vattenleder för transporter.

I motion 1982/83:1427 av Göran Riegnell (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs rörande möjligheterna till inflaggning av utländskt tonnage.

I motion 1982/83:1584 av Olle Westberg m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga

(yrkande 1 delvis)att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:1582 (s) anförs om att inga förändringar i lotsorganisationen i Söderhamn och Hudiksvall vidtas.

I motion 1982/83:1921 av Nils Berndtson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs rörande statliga satsningar för godstransporter på Göta kanal.

I motion 1982/83:1927 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att Sverige i internationella områden skall verka för en fri sjöfart.

I motion 1982/83:1928 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 10), att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till regler för ett avgiftssystem för isbrytarhjälp.
Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1982/83:1927 (m).

I motion 1982/83:1940 av Lars Ernestam och Kenth Skårvik (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbildning och slutprov vid examina för båtförare.

I motion 1982/83:1962 av Sonja Rembo m. fl. (m) yrkas att riksdagen beslutar upphäva beslutet om införandet av en särskild farledsavgift för kustsjöfart.

I motion 1982/83:1975 av Anna Wohlin-Andersson (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen tar kontakter med andra sjöfarande länders regeringar för åtgärder i enlighet med vad som i motionen anförs.

I motion 1982/83:2118 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 anförs i motion 1982/83:2116 (m) om vikten av rederinäringens utlandsetableringar.

I motion 1982/83:2172 av Claes Elmstedt m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om finansiering av kostnader för farleder till sådana hamnar som sällan anlöps av handelsflottan.

Utskottet

Sjöfartsverkets verksamhet indelas i programmen Farledsverksamhet, Fartygsverksamhet och Övrig verksamhet. Medel till Farledsverksamhet anvisas över två anslag Farledsverksamhet exkl. isbrytning resp. Isbrytning. Farledsverksamheten exkl. isbrytning och fartygsverksamheten 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 606.7 milj. kr. för nästa budgetår. Efter avdrag för intäkter och bidrag från andra huvudtitlar motsvarar det ett anslagsbehov på 574,2 milj. kr. eller 10,3 milj. kr. mer än vad som anvisats för innevarande budgetår.

Regeringen föreslår att *anslagen för nästa budgetår, exkl. investeringar* tas upp med sammanlagt 570 milj. kr. Härav avser 346,1 milj. kr. Farledsverksamhet exkl. isbrytning, 167,5 milj. kr. Isbrytning, 29,4 milj. kr. Fartygsverksamhet och 27,0 milj. kr. Övrig verksamhet.

Utskottet har ingen erinran mot den sålunda förordade anslagsberäkningen och tillstyrker regeringens förslag i de delar som nu är i fråga.

Sjöfartsverket räknar i sin anslagsframställning med en medelsförbrukning för *investeringar* av 55.8 milj. kr. för nästa budgetår. Föredragande departementschefen beräknar motsvarande belopp till 37,0 milj. kr. och föreslår – med hänsyn bl. a. till ingående behållning – ett anslag på 35,9 milj. kr. Föredraganden framhåller att han inte nu ansett sig böra bifalla verkets förslag om investeringar med 5 milj. kr. för uppförande av två fyrar i Ålands hav och med 10 milj. kr. för en s. k. självgående farledsram. Enligt föredraganden bör sådana investeringar tidsmässigt samordnas med eventuella sysselsättningsfrämjande åtgärder. I sammanhanget erinras om att verket under budgetåret 1981/82 och under innevarande budgetår med stöd av finansfullmakten anvisats sammanlagt 13,7 milj. kr. för olika byggnadsprojekt.

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 1985/86.

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

I motion 1981/82:2172 (c) framhålls att de statliga sjöfartsavgifterna utgör en kännbar kostnad för sjöfartsnäringen. Avgifterna finansierar sjöfartsverkets kostnader för bl. a. farledsverksamheten i samtliga allmänna hamnar, bland vilka många sällan anlöps av handelsfartyg, men ofta av fritidsbåtar. *Farledskostnaderna* bör därför inte enbart belasta handelsflottan utan finansieras på annat sätt.

Av propositionen framgår att fritidsbåtstrafikens andel av sjöfartsverkets kostnader har tagits upp med 20,6 milj. kr. under anslaget Övrig verksamhet. Beloppet frånräknas den bruttokostnad som redovisas under anslaget Farledsverksamhet exkl. isbrytning.

Av propositionen framgår också att föredraganden – med hänvisning till

vissa närmare angivna omständigheter – inte är beredd att tillstyrka ett förslag av sjöfartsverket om en översyn av sjöfartens kostnadsansvar. I sammanhanget nämns dock att man inom kommunikationsdepartementet påbörjat en analys av effekterna av nuvarande kostnadsansvar och avgiftssystem för olika transporttjänster.

I avvaktan på resultaten av analysen och med hänvisning till vad utskottet i övrigt anfört synes motionen, i nu berörd del, inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet avstyrker sålunda motionsyrkandet.

I motion 1982/83:244 (m) framhålls att inskränkningar i lots- och kustbevakning äventyrar tryggheten och säkerheten för den sjöfarande och bofasta befolkningen på västkusten. Därför bör inga ytterligare sådana inskränkningar ske.

I motion 1982/83:1584 (s) yrkas, med hänvisning till vad som anförs i motion 1982/83:1582 (s) och såvitt nu är i fråga, att inga förändringar i lotsorganisationen i Söderhamn och Hudiksvall skall vidtas.

I samband med att riksdagen i mars 1981 fattade beslut om miljösäkrare sjötransporter lades en ny handläggningsordning för *indragning av kustpersonal* fast (prop. 1980/81:119 bil. 2, TU 1980/81:31, rskr 1980/81:442). Den nya ordningen innebär att åtgärder som vidtas i syfte att minska personal, som har direkt betydelse för tillsynen och övervakningen av kusterna, skall föregås av ett samrådsförfarande med berörda myndigheter och länsstyrelse. I sitt betänkande TU 1981/82:17 beskrev utskottet samrådsförfarandet närmare och framhöll att detta syntes ha skapat garantier för att indragning av kustpersonal inte sker utan att berörda intressenter får tillfälle att redovisa hur en indragning skulle påverka dem.

Utskottet fäster vidare uppmärksamheten på föredragandens uttalanden om den planerade sammanslagningen av sjöfartsverket och tullverkets kustbevakning. Ett samgående skulle – heter det bl. a. – kunna medföra rationaliseringar genom ett gemensamt utnyttjande av de fartyg och båtar, verkstäder och förråd som de båda verken f. n. disponerar. Inom ramen för en gemensam organisation bör vidare vissa arbetsuppgifter kunna vidgas så att t. ex. en fortsatt bemanning och service tryggas på vissa utsatta platser längs kusten. Föredraganden räknar med att ett förslag till gemensam organisation bör kunna underställas riksdagen senast våren 1984.

I avvaktan på förslaget och med hänvisning till vad utskottet i övrigt anfört synes motionsyrkandena böra lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1962 (m) yrkas att riksdagen upphäver beslutet (prop. 1980/81:119 bil. 2, TU 1980/81:31, rskr 1980/81:442) om en *särskild farledsavgift* för kustsjöfart. Motionärerna hänvisar bl. a. till kustsjöfartens alltmer försämrade ekonomiska situation.

Riksdagens beslut gäller ett avgiftssystem ägnat att främja utvecklingen mot miljösäkrare fartyg. Det avser Vänern–Göta älv, Mälaren och delar av

Stockholms skärgård. Tidpunkten för ikraftträdandet fastställdes – på utskottets förslag – till den 1 juli 1984, i stället för den 1 januari 1982 som hade föreslagits av regeringen.

I det åberopade betänkandet framhöll utskottet att avgiftssystemet inte får medföra en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan fartygs- och landtransporter. Det betonades också att sjöfartsverket – med beaktande av nämnda krav och den verkan som avgiftssystemet kunde visa sig få – skulle föreslå avgifter, motsvarande skillnaden i transportkostnad mellan konventionellt tonnage och fartyg med förhöjd miljösäkerhet.

Utskottet gör samma bedömning nu som år 1981. Vidare erinras om riksdagens beslut om ekonomiskt stöd till kustsjöfarten (prop. 1982/83:25, TU 1982/83:5, rskr 1982/83:115) och uttalanden i samband därmed att svensk kustsjöfart bör främjas. Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionen.

I motion 1982/83:1928 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till regler för ett *avgiftssystem för isbrytarhjälp.*

Den avgiftsfria isbrytningen måste enligt utskottets mening ses mot bakgrund av regionalpolitiska överväganden och önskemålet om att upprätthålla konkurrensneutralitet mellan land- och sjötransporter. Utskottet har tidigare avstyrkt motionsledes framförda krav om att införa avgifter för isbrytning under hänvisning till att detta skulle innebära att konkurrensförhållandena mellan land- och sjötransporter rubbas.

Utskottet har ingen annan ståndpunkt beträffande det motionsyrkande som nu är i fråga. Som redan framhållits pågår inom kommunikationsdepartementet en analys av nuvarande kostnadsansvar och avgiftssystem för olika transporttjänster. Avsikten med arbetet är enligt föredraganden att söka utröna om konkurrenssnedvridning mellan transportgrenarna föreligger och vilka åtgärder som i så fall är påkallade. I avvaktan på förslag föranledda av sådant utredningsarbete och med hänvisning till vad utskottet i övrigt anfört avstyrks motionsyrkandet.

Motion 1982/83:331 (c) avser *landtransporter av farligt gods.* Utskottet behandlar motionen i detta sammanhang, eftersom i sjöfartsverket numera finns en särskild enhet för handläggning och detaljreglering av frågor som gäller landtransporter av farligt gods (prop. 1981/82:94, TU 1981/82:35, rskr 1981/82:412). Enligt motionärerna bör hälsovårdsnämnderna i alla kommuner som berörs av landtransporter av giftiga kemikalier och annat jämförbart gods hållas underrättade därom. De miljövårdande myndigheterna kan därigenom hålla en viss olycksberedskap och lindra konsekvenserna av eventuella olyckor. Motionärerna vill införa en plikt att anmäla transporterna, antingen till berörda länsstyrelser eller direkt till hälsovårdsnämnderna.

Enligt 10 § i lagen (1982:821) om transport av farligt gods kan – om det är av särskild betydelse från transportsäkerhetssynpunkt – föreskrifter medde-

las om att vissa slag av transporter får ske endast efter tillstånd eller förhandsanmälan. Bestämmelsens utformning motiveras i förarbetena till lagen med att krav på tillstånd eller förhandsanmälan innebär stora ingrepp i de berördas handlingsfrihet. Föreskrifter om tillståndsplikt sägs därför böra komma i fråga endast vid t. ex. transporter av radioaktiva eller explosiva varor. Förhandsanmälan bör – heter det vidare – avse transporter där tillståndskrav är för ingripande men där det ändå föreligger ett befogat intresse för allmänna organ att känna till transporterna.

I förarbetena erinras också om att en länsstyrelse enligt vägtrafikkungörelsen kan förbjuda transport av farligt gods på viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom visst område.

Som framgår av utskottets betänkande TU 1981/82:35 kombineras verksamheten vid den särskilda enheten för landtransporter av farligt gods med en delegation med högst tio företrädare för berörda myndigheter. Enligt vad utskottet erfarit företräds även Svenska kommunförbundet i delegationen.

Utskottet anser för sin del att frågan om anmälningsplikt regleras på ett lämpligt sätt i lagen om transport av farligt gods. Med hänvisning härtill och vad utskottet i övrigt anfört avstyrks motionen.

I motion 1982/83:989 (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 harmonisera 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). Utskottet ser inget behov av att nu ändra eller ytterligare komplettera programmet i enlighet med den i motionen angivna inriktningen. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion 1982/83:989 (vpk) yrkas också att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för inrättande av ett *statligt rederi*.

Utskottet, som tidigare har behandlat denna fråga (TU 1981/82:37, TU 1981/82:17, TU 1980/81:17 och TU 1979/80:26), anser att något behov av att nu ytterligare utöka det statliga engagemanget inom rederinäringen inte föreligger. Motionsyrkandet avstyrks.

I motion 1982/83:989 (vpk) framhålls vidare att medel bör anvisas för forskning som inte enbart inriktas på sjöfartsteknikens utveckling.

Riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1970 innebar bl. a. en satsning på inte bara sjöfartsteknisk utan också *sjöfartsekonomisk forskning*. Under transportforskningsdelegationens ledning bedrivs därför numera forskning

av dessa båda slag. Under innevarande budgetår används ca 1,5 milj. kr. för ekonomisk-geografisk sjöfarts- och hamnforskning, medan ca 3,5 milj. kr. disponeras för annan sjöfartsforskning.

De insatser som sålunda görs för den sjöfartsekonomiska forskningen inom transportforskningsdelegationens totala resursram är enligt utskottets mening väl ägnade att främja näringens utveckling och förnyelse. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Kust- och närsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar behandlas i flera motioner.

I motion 1982/83:989 (vpk) yrkas sålunda att riksdagen hos regeringen begär förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet.

I motion 1982/83:1412 (s) framhålls att möjligheterna att använda våra sjöar och vattenleder – särskilt Hjälmaren – för transporter bör utredas.

I motion 1982/83:979 (s) yrkas att en projektgrupp för svensk närsjöfart skall tillsättas.

Utskottet har tidigare – senast i betänkandet TU 1981/82:37 – uttalat att en större andel än f. n. av det samlade transportarbetet lämpligen kan ske till sjöss. Vidare har utskottet framhållit att den långa svenska kusten med kanalförbindelser till insjöhamnar och det väl utbyggda hamnsystemet i förening med en effektiv kustsjöfartsnäring bör kunna utnyttjas bättre. I den s. k. närsjöfartsutredningen (SOU 1981:103 om sjöfartens roll i trafikpolitiken) behandlas såväl kust- och inrikessjöfarten som de inre vattenlederna. I utredningen föreslås vidare – liksom i motion 1982/83:979 (s) – att en projektgrupp för svensk närsjöfart skall tillsättas. I avvaktan på regeringens ställningstagande till utredningsförslagen, i de delar som nu är i fråga, avstyrker utskottet motionsyrkandena.

I motion 1982/83:780 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet.

Det s. k. *Dala kanal-projektet* har särskilt uppmärksammats av närsjöfartsutredningen. Utredningen uppskattar den erforderliga investeringsvolymen till 2 à 5 miljarder kronor och den årliga kapitalkostnaden till 200 à 500 milj. kr. per år "även vid en optimistisk kalkyl i vad avser avskrivning och långsiktig realräntenivå". Den totala godspotentialen uppskattas till ett absolut maximum av 2 milj. ton per år. Denna godsvolym, jämförd med de årliga kapital- och driftkostnaderna, skulle enligt utredningen innebära en fraktkostnadsdel i storleksordningen 100 à 250 kr. per ton för avsnittet från Bottenhavet till de mera tättbefolkade delarna av Dalarna. Motsvarande belopp för lastbils- eller järnvägstransporter kan – enligt vad utskottet erfarit – uppskattas till 30 à 40 kr. Utredningen finner det sålunda "samhällsekonomiskt helt uteslutet att motivera kanalprojektet i ekonomiska termer". Vidare erinras om Svenska naturskyddsföreningens synpunkter på projek-

tet. Dessa innebär att ett genomförande av projektet skulle medföra "mycket betydande ingrepp i älvområdets natur. Arbetena skulle på ett bestående sätt verka störande för djurliv och människor, innebära en totalreglering av älven och vid drift av kanalen innebära en betydande stranderosion. Kanalprojektet skulle helt stå i strid med den fysiska riksplaneringens intentioner för området".

De resultat som närsjöfartsutredningen kommit fram till – liksom remissinstansernas synpunkter – talar entydigt mot en utbyggnad av Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet. Utskottet, som ej kan finna några skäl att ytterligare utreda frågan, avstyrker motionen.

I motion 1982/83:1921 (vpk) framhålls att man bör göra en samlad bedömning av Göta kanals betydelse och av de statliga satsningar som behövs för godstransporter på kanalen.

Frågan om utbyggnad och upprustning av Göta kanal behandlades i proposition 1976/77:66 (TU 1976/77:22, rskr 1976/77:275). Regeringens och utskottets förslag samt riksdagens beslut innebar bl. a. att en utbyggnad av kanalens västgötadel inte skulle genomföras. De erforderliga investeringarna – som uppskattades till minst ca 200 milj. kr. – ansågs inte stå i rimlig proportion till den samhällsekonomiska nytta som en utbyggnad skulle ge. Med hänvisning bl. a. till kanalens värde för turismen biföll riksdagen dock regeringens förslag om en upprustning av hela kanalen. Kostnaden härför beräknades till 45 milj. kr.

Enligt närsjöfartsutredningen skulle utbyggnaden av kanalens västgötadel för trafik med medelstora kustgående fartyg på 3 500 dödviktton kräva en investering på ca 750 milj. kr. (1981 års penningvärde).

Enligt utskottets mening föreligger inte skäl för sådana statliga satsningar som motionärerna kräver. Härav följer att motionen avstyrks.

Motion 1982/83:1940 (fp) avser *alkoholinformation för båtförare*. Enligt motionärerna bör en utexaminerad båtförare under sin utbildning ha fått information om alkoholens faror även vid användande av båt. Kunskapsprov bör ingå vid slutexamen.

För det stora flertalet förare av fritidsbåtar gäller inga obligatoriska kompetenskrav. För behörighet att föra en fritidsbåt som är större än 12 x 4 meter fordras dock skepparexamen. Bestämmelser om utbildning för denna examen meddelas av universitets- och högskoleämbetet. I utbildningen ingår information av ifrågavarande slag.

Genom frivillig utbildning förvärvar årligen bortemot 18 000 förare av fritidsbåtar s. k. förarintyg enligt sjöfartsverkets bestämmelser. Även i denna utbildning ingår information om kraven enligt 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) på nykterhet till sjöss.

För övriga båtförare får man enligt utskottets mening i stor utsträckning lita till den informationsverksamhet som sjösäkerhetsrådet bedriver. Denna

synes ha haft en icke obetydlig framgång. Sålunda kan nämnas att samtidigt som antalet fritidsbåtar har ökat har enligt uppgift antalet omkomna vid fritidsbåtolyckor sjunkit från 88 år 1981 till 80 år 1982. Liksom tidigare år har flertalet förolyckade – som i många fall inte *fört* utan *medföljt* i båtarna – varit spritpåverkade. Jollar och roddbåtar har varit de mest olycksdrabbade båttyperna.

Även om sålunda förhållandena har förbättrats utgör dock sambandet mellan alkoholförtäring och båtolyckor alltjämt ett allvarligt problem. Utskottet fäster därför starka förhoppningar vid den attitydpåverkan hos båtförarna som sjösäkerhetsrådet och flera frivilligorganisationer eftersträvar.

Utskottet finner – med hänvisning till det anförda – inte någon riksdagens åtgärd påkallad och avstyrker därför motionen.

Motion 1982/83:610 (s) gäller *undersökningar av allvarligare olyckshändelser*. Motionärerna yrkar *dels* att riksdagen hos regeringen begär förslag som innebär att sjöfartens haverikommission själv får ta initiativ till att utreda sjöolyckor, *dels* att verksamheten inom statens haverikommission, sjöfartens haverikommission och kommittén för undersökning av svåra olyckshändelser skall samordnas.

Av utskottets betänkande TU 1981/82:1 framgår att man inom kommunikationsdepartementet ser över frågan om utredning av sjöolyckor. Översynen beräknas – enligt vad utskottet erfarit – vara avslutad under våren innevarande år. I avvaktan på resultatet härav bör det förstnämnda yrkandet lämnas utan åtgärd. Motionen avstyrks därför i denna del.

Den kommitté som motionären hänvisar till tillsattes av regeringen i mars 1981. Enligt direktiven (Dir. 1981:12) skall kommittén undersöka allvarliga olyckor utom luftfarts- och sjöfartsolyckor. Föredragande statsrådet (kommunministern) framhöll att det bör vara en målsättning att tillvarata de rationaliseringsmöjligheter som det skulle innebära att samordna kommitténs verksamhet med den som statens haverikommission och sjöfartens haverikommission bedriver för luftfarts- resp. sjöolyckor. Med hänvisning bl. a. till det nämnda arbetet inom kommunikationsdepartementet om undersökning av sjöolyckor fann emellertid statsrådet inte tiden mogen att bilda en gemensam undersökningskommission. Kommittén bör, heter det vidare i direktiven, dock under några år – vid sidan av undersökningsverksamheten – överväga regler och arbetsformer för en samordnad undersökningsverksamhet.

Enligt utskottets mening bör resultatet av kommitténs sistnämnda arbetsuppgifter avvaktas. Motionen avstyrks sålunda även i nu berörd del.

Sjöfartsfrågor med internationell anknytning

I motion 1982/83:989 (vpk) framhålls att svensk sjöfarts nuvarande inriktning på s. k. cross-trading bör ändras och ersättas av en målsättning syftande till en övergång till lastuppdelning enligt *UNCTAD-koden* 40-40-20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder.

De av riksdagen år 1980 fastställda riktlinjerna för sjöfartspolitiken innebär bl. a. att sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans bör tillvaratas (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr 1979/80:412). Så sker i väsentlig utsträckning genom cross-trading, dvs. sjöfart mellan utländska hamnar.

Av tidigare betänkanden – senast TU 1981/82:37 – framgår att Sverige bör ansluta sig till UNCTAD-koden på samma villkor som EG-länderna. Villkoren innebär ett godtagande av att u-landsrederier inom linjekonferenser får sig tillförsäkrade en viss andel av konferenslaster. Kodens lastuppdelningsbestämmelser skall däremot inte tillämpas mellan EG-länderna och andra OECD-länder som ansluter sig till koden på samma villkor som EG-länderna. Utskottet har också betonat att svensk anslutning till koden inte får tolkas som ett allmänt godtagande av lastuppdelningsprincipen. Sverige bör tvärtom – har utskottet framhållit – verka för att lastuppdelningen begränsas så att cross-trade-intressena inte ytterligare skadas.

I detta sammanhang bör nämnas att regeringen aviserat en proposition om svensk anslutning till koden.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i den berörda frågan. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motion 1982/83:989 (vpk) framhålls även att lagen mot utflaggning av fartyg bör bibehållas med den förstärkningen att dispenser inte får medges.

Lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg – den s. k. *flagglagen* – föreskriver att svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlåtas 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. Riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 innebar bl. a. att lagen skulle förlängas att gälla t. o. m. utgången av år 1983. Utskottet konstaterade därvid att lagen och den samrådsordning som gäller vid tillämpningen fungerat tillfredsställande och att en förlängning av giltighetstiden för lagen skulle medföra att de stödåtgärder som aktualiserades kunde utvärderas innan en eventuell ny lag utformades.

Utskottet har inte heller i den nu berörda frågan ändrat uppfattning. I avvaktan på förslag om lagen, som upphör att gälla med utgången av innevarande år, avstyrks motionsyrkandet.

I motion 1982/83:989 (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 få föra skandinavisk eller annan etablerad flagg, *dels* att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte skall anlita fiffelflaggade fartyg.

Utskottet, som behandlade dessa frågor i sina betänkanden TU 1979/80:26, TU 1980/81:17 och TU 1981/82:17, anförde då att bekvämlighetsflaggen utgör ett ovälkommet inslag i världssjöfarten. Sverige borde därför fortsätta att verka för internationell enighet om att undanröja skadeverkningarna 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 befrakta 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 fortsättningsvis noga iakttas.

Av propositionens avsnitt om internationellt samarbete inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde framgår att Sverige och 13 andra västeuropeiska stater träffat en överenskommelse om hamnstatskontroll. Överenskommelsen, som trädde i kraft den 1 juli 1982, syftar till att genom förbättrad samverkan mellan de 14 staterna öka möjligheterna att motverka förekomsten av fartyg som inte fyller internationella krav.

Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

I motion 1982/83:1927 (m) yrkas att riksdagen som sin mening bör ge regeringen till känna att Sverige på det internationella området bör verka för *en fri sjöfart.*

Av riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 framgår att Sverige bör fortsätta att värna om fri sjöfart och principen om fri och rättvis konkurrens. Motionen kan sålunda i denna del lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:2118 (m) betonas vikten av *rederinäringens utlandsetableringar.* En svenskflaggad flotta måste enligt motionärerna kunna kombineras med utlandsetableringar. Vidare måste svenska företag på sjöfartens område ges samma möjligheter som landbaserad industri att investera i utlandet.

Utlandsetableringar, som är förenade med utflaggning av fartyg, regleras i flagglagen. Ett visst prövningsförfarande skall tillämpas i varje enskilt fall. Det kan konstateras att lagen inte har omöjliggjort utlandsetableringar. Motionärerna har inte visat – och utskottet har inte kunnat finna – att rederinäringen har sämre möjligheter än landbaserad industri, i annan mån än vad som följer av flagglagen, att investera i utlandet. I avvaktan på förslag om lagen, som upphör att gälla med utgången av innevarande år, synes motionsyrkandet böra lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1427 (m) framhålls att möjligheterna till *inflaggning av utländskt tonnage* bör förbättras. För vissa typer av högteknologiskt tonnage finns det enligt motionären intresse bland utländska redare att bedriva verksamhet under svensk flagg. Svenskt sjöbefäl har med sin tekniska skicklighet ett högt internationellt anseende. Fartyg under svenskt flagg anses borga för effektivitet, pålitlighet och punktlighet. För att underlätta inflaggning krävs dock regler som inte omöjliggör att fartyg åter förs över till annan flagg. En utländsk redare kan vidare behöva vissa garantier för att kunna föra ut vinster ur landet. En annan omständighet som enligt motionären försvårar inflaggning är de stämpelskatter och andra avgifter som drabbar överföring av fartyg. Det största problemet är dock – heter det vidare i motionen – de höga kostnader som följer av att driva fartyg under svensk flagg. En utländsk redare bör därför ha viss valfrihet när det gäller bemanningen, så att en del av besättningen kan vara svensk och en del utländsk. Motionären hänvisar avslutningsvis till sysselsättningsproblemen inom den svenska sjöfartsnäringen och framhåller att en inflaggning skulle öka sjöfolkets sysselsättning.

Som redan framhållits omöjliggör flagglagen inte utflaggning. Vinstmedel får utan tillstånd av riksbanken utföras från dotterbolag i Sverige till utländskt moderbolag. Skatteplikt föreligger - enligt 14 § stämpelskattelagen (1964:308) – inte vid förvärv av utländskt skepp. För att en utlänning skall få arbeta på ett svenskt fartyg krävs anställningstillstånd enligt en kungörelse (1974:262) i ämnet. Tillstånd lämnas normalt och i princip inte om en ledig befattning kan besättas med en svensk medborgare. För

utländskt manskap som beviljas anställningstillstånd gäller svenska kollektivavtal.

Utskottet, som med hänvisning till det anförda inte finner någon riksdagens åtgärd påkallad, avstyrker motionen.

I motion 1982/83:1975 (c) fästs uppmärksamheten på en av internationella arbetsorganisationen (ILO) år 1970 utfärdad rekommendation om *fritids- och rekreationsanordningar för sjöfolk*. 90 stater, däribland Sverige, har anslutit sig till rekommendationen. Genom den verksamhet som Handelsflottans kultur- och fritidsråd bedriver iakttar Sverige rekommendationen. Så är däremot inte fallet – framhåller motionären – i det stora flertalet sjöfartsländer, utom de nordiska. Regeringen bör därför inleda förhandlingar med andra sjöfartsnationers regeringar i syfte att få dem att ta ansvar för gästande sjömän av alla nationaliteter.

De frågor som motionären behandlar är enligt utskottets mening av stor betydelse för den sociala omvårdnaden av Sveriges och andra länders sjöfolk. Enligt vad utskottet erfarit planerar ILO att under år 1985 eller 1986 arrangera en konferens med de stater som anslutit sig till rekommendationen. Avsikten med konferensen är att omvandla rekommendationen till en internationellt bindande konvention. Utskottet utgår från att man vid konferensen från svensk sida kommer att verka för att konventionen får en sådan utformning att den kan ratificeras av flertalet sjöfartsnationer. Utskottet förutsätter vidare att Sverige vid bilaterala och multilaterala sjöfartsförhandlingar i möjlig utsträckning verkar för att ILO-rekommendationens ändamål skall bli allmänt tillgodosedda.

Med hänvisning till det anförda bör motionen enligt utskottets mening kunna lämnas utan åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Farledsverksamhet exkl. isbrytning* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 346 054 000 kr.,
2. att riksdagen till *Isbrytning* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 167 500 000 kr.,
3. att riksdagen till *Fartygsverksamhet* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 29 429 000 kr.,
4. att riksdagen till *Övrig verksamhet* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 26 984 000 kr.,
5. att riksdagen
   a) medger att regeringen lämnar sjöfartsverket det beställningsbemyndigande för leveranser av sjöfartsmateriel som har förordats i propositionen,
   b) till *Sjöfartsmateriel* m. m. för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 35 900 000 kr.,
6. beträffande *farledskostnaderna*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:2172 (c) yrkande 4,

7. beträffande *indragning av kustpersonal*
   att riksdagen
   a) lämnar motion 1982/83:244 (m) utan åtgärd,
   b) lämnar motion 1982/83:1584 (s) yrkande 1 i motsvarande del utan åtgärd,
8. beträffande *särskild farledsavgift*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1962 (m),
9. beträffande *avgiftssystem för isbrytarhjälp*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1928 (m) yrkande 10,
10. beträffande *landtransporter av farligt gods*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:331 (c),
11. beträffande *sjöfartspolitiskt program*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 1,
12. beträffande *ett statligt rederi*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 2,
13. beträffande *sjöfartsekonomisk forskning*
    att riskdagen avslår motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 6,
14. beträffande *kust- och närsjöfart*
    att riksdagen
    a) avslår motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 4,
    b) avslår motion 1982/83:1412 (s),
    c) avslår motion 1982/83:979 (s),
15. beträffande *sjöfart på inre vattenvägar*
    att riksdagen
    a) avslår motion 1982/83:780 (s),
    b) avslår motion 1982/83:1921 (vpk),
16. beträffande *alkoholinformation för båtförare*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:1940 (fp),
17. beträffande *undersökningar av allvarligare olyckshändelser*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:610 (s),
18. beträffande *UNCTAD-koden*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 3,
19. beträffande *flagglagen*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 5,
20. beträffande *bekvämlighetsflagg*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:989 (vpk) yrkandena 8 och 9,
21. beträffande *en fri sjöfart*
    att riksdagen lämnar motion 1982/83:1927 (m) i motsvarande del utan åtgärd.
22. beträffande *rederinäringens utlandsetableringar*
    att riksdagen lämnar motion 1982/83:2118 (m) yrkande 3 utan åtgärd,

23. beträffande *inflaggning av utländskt tonnage*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1427 (m),
24. beträffande *fritids- och rekreationsanordningar för sjöfolk*
att riksdagen lämnar motion 1982/83:1975 (c) utan åtgärd.

Övriga sjöfartsändamål

2. **Handelsflottans pensionsanstalt.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 6. (s. 99–100) och hemställer

att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1983/84 anvisar ett anslag på 1 000 kr.

3. **Handelsflottans kultur- och fritidsråd.** Regeringen har under punkt E 7. (s. 100–102) 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 1983/84 anvisa ett förslagsanslag på 1 000 kr.

Utskottet

Verksamheten inom Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) finansieras via handelsflottans kultur- och fritidsfond, som tillförs en viss del, f. n. 7 milj. kr., dock högst 9,0 % av nettobeloppet av erlagda statliga fyravgifter. Över statsbudgeten anvisas ett formellt belopp av 1 000 kr.

Föredraganden erinrar om att beslut har tagits att successivt minska fonden till ca en tredjedel av HKF:s löpande utgifter med hänvisning till det olämpliga i att binda ett onödigt stort kapital i fonden.

Föredraganden förordar – med hänvisning till den försämrade sjöfartskonjunkturen och ett minskande investeringsbehov för HKF – att fonderade medel i sin helhet skall kunna tas i anspråk för rådets löpande verksamhet inom anvisade ramar. Föredraganden föreslår därför en fortsatt successiv minskning av fonden. För budgetåret 1982/83 föreslås sålunda att fonden tillförs 6 milj. kr. från fyravgifterna. Härigenom beräknas fonden minska med ca 3,9 milj. kr.

Vidare framhåller föredraganden att man bör undersöka i vad mån ett mer formaliserat samarbete med olika befintliga organ kan medföra rationaliseringsvinster inom rådets verksamhetsområde utan att en berättigad servicenivå påverkas negativt. Förslag om ändringar av verksamhetens finansiering, som kan komma fram vid en sådan undersökning, bör övervägas närmare.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden sålunda anfört och tillstyrker förslaget till medelsanvisning. Utskottet hemställer sålunda

1. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
2. att riksdagen till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

4. **Ersättning till viss kanaltrafik m. m.** Regeringen har under punkt E 8. (s. 102–104) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad som i propositionen anförs i fråga om Vänerhamnarnas inplacering i distansklass,

2. till Ersättning till viss kanaltrafik m. m. för budgetåret 1983/84 anvisa ett förslagsanslag på 1 000 kr.

Utskottet

Föredraganden erinrar om att företrädare för Vänersjöfarten har begärt att särskilda åtgärder skall vidtas för att mildra effekterna av avgiftshöjningarna i fråga om farledsvaruavgiftens distanstillägg. Åtgärderna skulle innebära *dels* att distanstilläggen inte höjs, *dels* att hamnarna i Vänern placeras i en lägre distansklass än f. n.

Vad gäller det förstnämnda kravet framhåller föredraganden att farledsvaruavgiftens distanstillägg inte kan undantas från framtida avgiftshöjningar, om nuvarande avgiftssystem och kostnadsansvar för handelssjöfarten skall kunna bibehållas.

I fråga om kravet på lägre distansklass framhåller dock föredraganden att den genomsnittliga lotsningssträckan på Vänern uppgår till ca 60 nautiska mil mot nuvarande taxeavstånd på 80 nautiska mil. Med hänvisning härtill förordas att lotsningssträckan bör kunna ligga till grund för avgiftsuttaget. En sådan anpassning skulle innebära att samtliga hamnar i Vänern inplaceras i distansklass 12 i stället för som f. n. distansklass 14. Därigenom skulle avgiftsnivån sänkas med ca 8 %.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden sålunda anfört och tillstyrker regeringens förslag i övrigt. Utskottet hemställer följaktligen

1. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört i fråga om Vänerhamnarnas inplacering i distansklass.
2. att riksdagen till *Ersättning till viss kanaltrafik m. m.* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

5. **Lån till den mindre skeppsfarten.** Regeringen har under punkt E 9. (s. 104–106) föreslagit riksdagen att till Lån till den mindre skeppsfarten för budgetåret 1983/84 anvisa ett reservationsanslag på 40 000 000 kr.

Motionerna

I motion 1982/83:2118 av Göran Riegnell m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen till Lån till den mindre skeppsfarten för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 50 000 000 kr.,

2. att riksdagen medger statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten rätt att tillämpa lånevillkor i enlighet med vad som anförs i motion 1982/83:2116 (m).

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1982/83:2116 (m).

I motion 1982/83:2172 av Claes Elmstedt m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3),

1. att riksdagen beslutar att amorteringstiden på statliga lån till svenska kustsjöfartsfartyg förlängs till 20 år,

2. att riksdagen beslutar att en kustsjöfartsredare som beviljats uppskov med amortering på statliga lån inte skall behöva betala högre ränta under uppskovsåret än vad lånet normalt löper med,

3. att riksdagen beslutar att sådan amortering som omnämns i yrkande 2 skall kunna fördelas på alla de återstående amorteringsåren.

Utskottet

Anslaget för lån till den mindre skeppsfarten har till syfte att främja en från allmän synpunkt önskvärd förnyelse av landets bestånd av mindre fartyg. Lån kan enligt förordningen (1971:324) om lån till den mindre skeppsfarten beviljas svenskt rederiföretag för förvärv, ombyggnad eller reparation av mindre fartyg. Företräde till lån skall ges mindre rederier. Lån beviljas av statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten.

Lånenämnden har i sin anslagsframställning, med hänvisning till svensk sjöfarts nuvarande svårigheter, föreslagit *dels* en sänkning av *nämndens utlåningsränta*, *dels* en *förlängning av tiden för slutbetalning av fartyg*. Vidare har nämnden för budgetåret 1983/84 begärt ett anslag på 50 milj. kr.

Vad först gäller anslagsberäkningen framhåller föredraganden att lånenämnden för innevarande budgetår disponerar 52,2 milj. kr. för sin utlåning, varav 12,2 milj. kr. utgör en ingående behållning från föregående budgetår. En bedömning av dagsläget ger enligt föredraganden inte anledning tro att tillgängliga medel kommer att utnyttjas i full utsträckning under budgetåret. Riksdagens beslut om ekonomiskt stöd till sjöfarten kan emellertid leda till en ökad utlåning liksom en förbättrad sjöfartskonjunktur. Föredraganden förordar därför ett anslag på 40 milj. kr. för nästa budgetår.

I fråga om lånenämndens förslag till räntesänkning – från f. n. ca 15 % till 12 % för finansiering av andrahandstonnage – erinrar föredraganden om att räntenivån vid nybeställning och vid större ombyggnad av fartyg f. n. ligger under 10 %. Det mindre tonnaget kan härigenom erbjudas samma ränte-

villkor som vid övrig fartygsfinansiering. En räntesänkning för andrahandstonnaget skulle – betonas det – inte kunna genomföras utan konsekvenser för den övriga fartygskreditmarknaden.

Lånenämndens förslag till förlängning av tiden för slutbetalning av fartyg innebär att denna tidpunkt ändras på så sätt att ett fartyg inte behöver vara slutbetalt förrän fartyget uppnått 20 års ålder mot f. n. 15 år. Själva amorteringstiden bör dock enligt nämnden även fortsättningsvis inte vara längre än 15 år. Mot nämndens förslag – i vad avser ändring av nuvarande regler – invänder föredraganden att utlåningens primära syfte liksom hittills bör vara att stimulera till anskaffning av moderna, konkurrenskraftiga och miljösäkrare fartyg. Lånenämnden bör däremot ha möjlighet att – om särskilda skäl föreligger – medge undantag från huvudregeln. Som gräns bör emellertid gälla att lånen skall vara slutbetalda senast när fartyget är 20 år gammalt.

I motion 1982/83:2118 (m) yrkas att anslaget tas upp med det belopp som lånenämnden har begärt, dvs. 50 milj. kr.

Av de skäl som föredraganden har angivit för anslagsberäkningen tillstyrker utskottet regeringens förslag till medelsanvisning. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motionen yrkas också bifall till en räntesänkning i enlighet med lånenämndens förslag.

Utskottet delar föredragandens uppfattning i denna del och avstyrker därför motionen såvitt nu är i fråga.

I motion 1982/83:2118 (m) yrkas vidare att tiden för slutbetalning av fartyg förlängs i enlighet med lånenämndens förslag.

I motion 1982/83:2172 (c) framhålls att amorteringsreglerna för andrahandstonnage utgör ett stort problem för kustsjöfarten. För att underlätta inköp av sådant tonnage bör enligt motionärerna amorteringstiden på statliga fartygslån förlängas till 20 år för nya fartyg och till 20 år minus fartygets ålder när det gäller andrahandstonnage. Motionärernas yrkande är att amorteringstiden på statliga lån till svenska kustsjöfartsfartyg förlängs till 20 år.

Utskottet ansluter sig till föredragandens överväganden vad gäller frågan om ändring av tidpunkten för slutbetalning av fartyg. Utskottet delar vidare lånenämndens uppfattning att amorteringstiden även fortsättningsvis bör vara högst 15 år.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionsyrkandena.

I motion 1982/83:2172 (c) yrkas vidare att riksdagen beslutar *dels* att en kustsjöfartsredare som beviljats uppskov med amortering på statliga 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. Motionärerna framhåller att ett uppskov med amortering inte är till särskilt stor hjälp för en redare som haft ett

olönsamt år, eftersom särskild straffränta måste betalas det aktuella året.

För belopp som omfattas av amorteringsanstånd tillämpar lånenämnden – 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 lånenämnden 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.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1982/83:2118 (m) yrkande 1 till *Lån till den mindre skeppsfarten* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 40 000 000 kr.,
2. beträffande *statens lånenämnds för den mindre skeppsfarten utlåningsränta*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:2118 (m) yrkande 2 i motsvarande del,
3. beträffande *förlängning av tiden för slutbetalning av fartyg*
   att riksdagen avslår motionerna 1982/83:2118 (m) yrkande 2 i motsvarande del och 1982/83:2172 (c) yrkande 1,
4. beträffande *vissa amorteringsvillkor för fartygslån*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:2172 (c) yrkandena 2 och 3.

6. **Stöd till svenska rederier.** Regeringen har under punkt E 10. (s. 106) föreslagit riksdagen att till Stöd till svenska rederier för budgetåret 1983/84 anvisa ett förslagsanslag på 250 000 000 kr.

Motionerna

I motion 1982/83:297 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 15), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om nya beskattningsregler för anställda i sjöfartsnäringen.

I motion 1982/83:1928 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 11), att riksdagen beslutar avslå regeringens förslag till anslag till Stöd till svenska rederier.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1982/83:1927 (m).

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 skall stödet utbetalas med början under år 1983. I propositionen aviserades också vissa förslag till förändringar av sjömansbeskattningen för att underlätta för sjöarbetsmarknadens parter att utifrån nya förutsättningar enas om kostnadsavlastande åtgärder. I december 1982 beslöt riksdagen (prop. 1982/83:25, 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.

I motion 1982/83:1928 (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.

I motion 1982/83:297 (c) framhålls att de aviserade förslagen till *ändringar av sjömansbeskattningen* snarast bör föreläggas riksdagen.

Enligt vad utskottet erfarit remissbehandlas f. n. ett av riksskatteverket utarbetat förslag till ändrade regler för sjömansbeskattningen. Behandlingen beräknas vara avslutad inom kort. Utskottet utgår från att regeringen snarast efter övrig beredning förelägger riksdagen ifrågavarande förslag. Motionsyrkandet synes sålunda kunna lämnas utan åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1982/83:1928 (m) yrkande 11 till *Stöd till svenska rederier* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 250 000 000 kr.,
2. beträffande *ändringar av sjömansbeskattningen*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:297 (c) yrkande 15 utan åtgärd.

7. **Bidrag till vissa praktikplatser för sjöfolk.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under avsnittet Särskilda frågor (s. 185–186) och hemställer

att riksdagen godkänner att det på statsbudgeten 1980/81 uppförda reservationsanslaget Bidrag till vissa praktikplatser för sjöfolk får utnyttjas t. o. m. utgången av budgetåret 1984/85.

Stockholm den 8 mars 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Lars Hedfors (s), Göran Riegnell (m), Anna Wohlin-Andersson (c) och Alexander Chrisopoulos (vpk).

Reservationer

1. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *särskild farledsavgift* (mom. 8)

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

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet gör" och slutar med "avstyrker motionen." bort ersättas med text av följande lydelse:

Kustsjöfartens på senare tid starkt försämrade ekonomiska situation nödvändiggör enligt utskottets mening en omprövning av riksdagsbeslutet. Härtill kommer andra omständigheter som talar för att beslutet upphävs. En sådan omständighet är svårigheten att konstruera ett rättvist och konkurrensneutralt avgiftssystem. En annan är att ett sådant system endast torde få en mycket marginell effekt på miljöskyddet och säkerheten för ifrågavarande tonnage. En tredje omständighet är den konkurrensnackdel som avgiftssystemet innebär i förhållande särskilt till statshandelsländerna.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionen.

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

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *särskild farledsavgift*
   att riksdagen med bifall till motion 1982/83: 1962 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *avgiftssystem för isbrytarhjälp* (mom. 9)

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

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

I nuvarande ekonomiska situation och med stora underskott i de offentliga budgeterna är det enligt utskottets mening nödvändigt att överväga ökad avgiftsfinansiering av offentliga tjänster. Detta gäller även näringslivet och därmed sjöfartsnäringen. 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 *avgiftssystem för isbrytarhjälp*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:1928 (m) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *sjöfartspolitiskt program* (mom. 11)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Riksdagen fastställde" och slutar med "att 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 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *sjöfartspolitiskt program*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

4. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *ett statligt rederi* (mom. 12)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "Motionsyrkandet avstyrks." 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 svenskregistrerade fartyg. Uthyrning bör ske på bareboatbasis utan att berörda rederier får köpoption. Leasing bör också kunna ske till andra än redare, t. ex. sjöfolkskooperativ, lastägare m. fl. Shippingkunnande och goodwill finns f. n. 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 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *ett statligt rederi*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *sjöfartsekonomisk forskning* (mom. 13)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "De insatser" och slutar med "avstyrks därför." 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 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *sjöfartsekonomisk forskning*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

6. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *kust- och närsjöfart* (mom. 14)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "utskottet motionsyrkandena." bort ersättas med text av följande lydelse:

En omläggning till kustsjöfart och inrikes sjöfart från landtransporter är enligt utskottets mening nödvändig från såväl miljö-, sysselsättnings- som oljeberoendesynpunkt. Om en sådan omläggning och regeringens förslag därom föregås av en intensifierad sjöfartsekonomisk forskning torde den föreslagna projektgruppen kunna undvaras.

Utskottet tillstyrker motion 1982/83:989 (vpk) i nu berörd del. Genom detta ställningstagande synes syftet med yrkandena i motionerna 1982/83:979

(s) och 1982/83:1412 (s) vara i huvudsak tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *kust- och närsjöfart*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 4 samt med anledning av motionerna 1982/83:979 (s) och 1982/83:1412 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

7. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *sjöfart på inre vattenvägar* (mom. 15 b)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Frågan om" och slutar med "motionen avstyrks." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening har frågan om godstransporter på Göta kanal på senare år fått en allt större betydelse. Bland de skäl som talar för en ökad satsning på godstrafik på kanalen bör särskilt nämnas den negativa industri- och sysselsättningsutvecklingen i berörda regioner samt nackdelarna med landsvägstransporter till följd av oljeprisutvecklingen och miljöfrågornas ökade betydelse.

Utskottet tillstyrker sålunda motionen.

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

dels att utskottets hemställan under 15 b) bort ha följande lydelse:

15. beträffande *sjöfart på inre vattenvägar*
att riksdagen
b) med bifall till motion 1982/83:1921 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

8. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *UNCTAD-koden* (mom. 18)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "De av" och slutar med "avstyrks därför." bort ersättas med text av följande lydelse:

Ökade ingripanden bör enligt utskottets mening göras så att en större andel av den svenska utrikeshandeln transporteras på svenska kölar. Lastuppdelning i enlighet med UNCTAD-koden synes väl ägnad att främja en sådan utveckling. Denna bör snarast inledas genom att regeringen ingår sådana avtal som motionärerna förordar.

Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

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

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *UNCTAD-koden*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *flagglagen* (mom. 19)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Lagen (1977:494)" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Den minskning som den svenska handelsflottan har undergått på senare år förklaras enligt utskottets mening till stor del av en alltför liberal tillämpning av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, den s. k. flagglagen. Då lagen upphör att gälla med utgången av innevarande år bör den enligt utskottets mening ersättas av en ny som inte möjliggör överlåtelser som förknippas med ett bevarat svenskt driftinflytande.

Genom detta utskottets ställningstagande synes syftet med ifrågavarande motionsyrkande vara i allt väsentligt tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *flagglagen*
att riksdagen med anledning av motion 1982/83:989 (vpk) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *bekvämlighetsflagg* (mom. 20)

Alexander Chrisopoulos (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "avstyrker 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 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *bekvämlighetsflagg*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:989 (vpk) yrkandena 8 och 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. vid **punkt 5 Lån till den mindre skeppsfarten** beträffande *förlängning av tiden för slutbetalning av fartyg* (mom. 3)

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Göran Riegnell (m) och Anna Wohlin-Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med hänsyn till kustsjöfartens nuvarande svåra ekonomiska situation är det enligt utskottets mening angeläget att statsmakterna medverkar till att underlätta anskaffningen av gott andrahandstonnage. En ändring av kreditvillkoren i så måtto att tidpunkten för slutbetalning av fartyg ändras i enlighet med lånenämndens förslag framstår därför enligt utskottets mening som ändamålsenlig. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet härom.

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

Vad däremot gäller en förlängning av amorteringstiden delar utskottet lånenämndens uppfattning att denna bör oförändrat vara 15 år. Utskottet avstyrker sålunda motion 1982/83:2172 (c) yrkande 1.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *förlängning av tiden för slutbetalning av fartyg*
att riksdagen
a) med bifall till motion 1982/83:2118 (m) yrkande 2 i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
b) avslår motion 1982/83:2172 (c) yrkande 1,

12. vid **punkt 5 Lån till den mindre skeppsfarten** beträffande *vissa amorteringsvillkor för fartygslån* (mom. 4)

Rune Torwald (c), Olle Grahn (fp) och Anna Wohlin-Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "För

belopp" och slutar med "denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med hänsyn till den svenska kustsjöfartens nuvarande svåra ekonomiska situation är det enligt utskottets mening angeläget att söka förbättra villkoren för fartygskrediter. Ett genomförande av motionärernas förslag synes väl ägnat att åstadkomma en sådan förbättring.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionen i ifrågavarande delar.

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *vissa amorteringsvillkor för fartygslån*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:2172 (c) yrkandena 2 och 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

13. vid **punkt 6 Stöd till svenska rederier** beträffande anslaget till *Stöd till svenska rederier* (mom. 1)

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

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening finns det ett samband mellan sjöfartens och det övriga näringslivets problem. 1970-talet var ett krisdecennium för svenskt näringsliv. Olönsamma näringar har under ett flertal år subventionerats, något som har lett till att produktionsresurser låsts fast i krisindustrier. Subventionerna har också krävt en finansiering i form av skattemedel vilket medfört att andra branscher, t. ex. sjöfartsnäringen, fått ett svårare konkurrensläge. Skattetrycket har nått en nivå som innebär att vår ekonomi förlorat sin tillväxtförmåga. Näringspolitiken måste nu bedrivas med generella i stället för selektiva medel. Subventioneringen av stora delar av vårt näringsliv måste minska. En samhällsekonomi i balans utgör den bästa grunden för en god utveckling också inom sjöfartsnäringen. Huvudskälet till att den svenska sjöfartsnäringen har svårigheter torde vara det höga kostnadsläget i Sverige.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet regeringens förslag och tillstyrker motion 1982/83:1928 (m) i nu berörd del.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen med bifall till motion 1982/83:1928 (m) yrkande 11 avslår regeringens förslag om stöd till svenska rederier,

minab/gotab Stockholm 1983 73651