

## Trafikutskottets betänkande

1978/79:20

med anledning av propositionen 1978/79:116 om vissa sjöfartsfrågor jämte motioner

### Propositionen

I propositionen 1978/79:116 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen

dels att anta

1. inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, dels att

2. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1979–den 30 juni 1980 ikläda staten kreditgarantier till svenskt rederiföretag till högst det belopp som den 1 juli 1979 står kvar av det garantibelopp om 500 000 000 kr., som beslöts av riksdagen med anledning av förslag i prop. 1976/77:146,

3. till Bidrag till vissa resor av sjöfolk – utöver vad som har föreslagits i prop. 1978/79:100 – för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 18 000 000 kr.,

4. till Statens lånefond för den mindre skeppsfarten – med ändring av vad som har föreslagits i prop. 1978/79:100 – för budgetåret 1979/80 under statens utlåningsfonder anvisa ett investeringsanslag av 15 000 000 kr.

I propositionen läggs fram vissa förslag, som delvis grundas på en av sjöfartspolitiska utredningen i februari 1979 överlämnad promemoria.

Våren 1977 beslutade riksdagen om ett särskilt tidsbegränsat likviditetsstöd till svenska rederiföretag i form av statliga kreditgarantier på 500 milj. kr., som kunde beviljas till den 30 juni 1978. Riksdagen beslutade våren 1978 om förlängning av detta stöd till den 30 juni 1979. I förevarande proposition föreslås att det belopp för statliga kreditgarantier som är oförbrukat den 1 juli 1979 får användas även under nästa budgetår på oförändrade villkor.

Vidare föreslås att lånefonden för den mindre skeppsfarten får ett medelstillskott om 15 milj. kr. Till bidrag till sjöfolkets fria resor föreslås utgå 18 milj. kr. Lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg föreslås fortsätta att gälla till utgången av juni 1980.

I propositionen redovisas också vissa synpunkter på den senaste tidens utveckling inom sjöfarten och det internationella sjöfartspolitiska läget.

Ett sjöfartspolitiskt program aviseras till hösten 1979.

## Lagförslaget

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse.

### Förslag till

#### **Lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg**

Härigenom föreskrivs att lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, som gäller till utgången av juni 1979, skall äga fortsatt giltighet till utgången av juni 1980.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1979.

### **Motioner väckta under allmänna motionstiden 1979**

I motionen 1978/79:1423 av Birger Rosqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen snarast begära förslag om den framtida bemanningen på isbrytare och sjömättningsfartyg.

I motionen 1978/79:1949 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet I), att riksdagen uttalar att isbrytar- och sjömättningsfartyg bör övergå till att bemannas med civil personal.

### **Motioner väckta med anledning av propositionen 1978/79:116**

I motionen 1978/79:2284 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. inrätta ett strukturbolag för sjöfartsnäringen med de uppgifter som angivits i motionen,

2. till Teckning av aktier i ett strukturbolag för sjöfartsnäringen (kommunikationsdepartementet) på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisa ett investeringsanslag av 50 000 kr.,

3. till Bidrag till ett strukturbolag för sjöfartsnäringen (kommunikationsdepartementet) på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisa ett reservationsanslag av 30 000 000 kr.,

4. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att för strukturbolagets räkning under tiden den 1 juli 1979—den 30 juni 1980 ikläda staten garantier till svenska rederier till ett sammanlagt belopp av 100 000 000 kr.

I motionen 1978/79:2285 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen beslutar

1. att avslå regeringens förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg samt att hos regeringen hemställa om utarbetande av förslag till lag om förbud mot överlåtelse av fartyg till stater med s. k. bekvämlighetsflagg.

2. att avslå propositionen 1978/79:116 vad gäller kreditgarantier med kvarvarande belopp av tidigare beslutade 500 milj. kr. till skeppsfarten.

3. att likviditetsstöd i form av kreditgarantier på 100 milj. kr. skall utgå till den mindre skeppsfarten under tiden fram till den 30 juni 1980.

## Utskottet

### *Kreditstöd i form av statliga garantier*

År 1977 beslutade riksdagen om kreditstöd i form av statliga garantier till svenska rederiföretag (prop. 1976/77:146, TU 1976/77:26, rskr 1976/77:344). Avsikten med stödet var i första hand att under ett pressat läge för sjöfarten ge rederierna möjligheter att undvika av likviditetsskäl framtvingade omfattande försäljningar av modernt tonnage till underpris. I propositionen betonades att ett sådant stöd måste vara selektivt och grunda sig på en ingående individuell bedömning. Både rederi och fartyg skulle bedömas vara livsdugliga inom svensk rederinäring. Åtskilliga förändringar måste accepteras för att den svenska handelsflottan skulle kunna anpassas till nya förhållanden. Försäljningar till utlandet av också förhållandevis nybyggda fartyg kunde därför få godtas.

Stödet var tidsbegränsat och skulle utgå under budgetåret 1977/78 inom en ram av 500 milj. kr., varav ca 50 milj. kr. beräknades för den mindre skeppsfartens behov. I propositionen 1977/78:166 om vissa sjöfartsfrågor redovisades de dittillsvarande erfarenheterna av kreditstödet. Fullmäktige i riksgäldskontoret, som fått bemyndigande att under tiden den 1 juli 1977 – den 30 juni 1978 medge garantier, hade på förslag av nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) normalt ställt krav på amorteringsansstånd från företagens kreditgivare. Detta gällde också för lån för fartyg som byggts vid svenska varv med statlig kreditgaranti. Som följd av bl. a. dessa åtgärder hade det gått att kraftigt begränsa likviditetsstödet i form av särskilda statliga kreditgarantier. Av ramen för de statliga kreditgarantierna kunde vid utgången av år 1977 beräknas återstå ett belopp av storleksordningen 200 milj. kr. I propositionen föreslogs att den del av den ursprungliga ramen om 500 milj. kr. som kunde komma att återstå sedan samtliga ansökningar blivit avgjorda fick föras i ny räkning och stå till förfogande fram till den 30 juni 1979. Detta skulle ske på de villkor som angetts i propositionen 1976/77:146 och i uttalandena i TU 1976/77:26. Riksdagen beslutade (TU 1977/78:25, rskr 1977/78:333) i enlighet med regeringens förslag.

I propositionen 1978/79:116 erinras om att kreditgarantierna till svenska rederiföretag ursprungligen var att se som ett komplement till det särskilda statliga stödet till fartygsbeställare som föreslagits i propositionen 1976/77:139 om vissa varvsfrågor. För det senare stödet gäller numera (prop. 1978/79:49, NU 1978/79:17, rskr 1978/79:115) följande. För att underlätta beställningar av fartyg vid svenska varv kan fartygsbeställare av kontrakts-

priset för beställt fartyg erhålla intill 70 % i form av statliga kreditgarantier och intill 25 % i form av lån med viss återvinningsrätt för staten. I syfte att undvika spekulativa fartygsförvärv skall beställare betala minst 5 % av kontraktspriset kontant och därtill äga visst riskkapital. I det fall lån inte alls eller endast delvis beviljas kan kreditgarantierna efter prövning lämnas till högre belopp än 70 % av kontraktspriset. Lån och kreditgaranti får dock sammanlagt uppgå till högst 95 %. Som säkerhet för lån godtas pantbrev inom 95 % av kontraktspriset. Lån och garanti kan också lämnas för större ombyggnader av fartyg. Stödet är temporärt och utgår för kontrakt som tecknats före utgången av år 1979 och som normalt avser leveranser senast den 31 december 1980. Ramen för kreditgarantier blev genom riksdagens beslut hösten 1978 utökad med 2 025 milj. kr. För lån ställdes till förfogande ytterligare 675 milj. kr.

Vidare erinras om att det läge som en betydande del av svensk rederinäring befinner sig i har aktualiserat också vissa företagsspecifika åtgärder. Härmed åsyftas det ekonomiska stöd som utgår till Broströms Rederi AB och till Saléninvest AB i enlighet med förslag därom i propositionen 1978/79:35 (TU 1978/79:9, rskr 1978/79:101).

I den nu förevarande propositionen konstateras att en betydande del av ramen för kreditgarantier till svenskt rederiföretag f. n. kvarstår outnyttjad. Sålunda fanns per den 31 december 1978 220 milj. kr. av ramen kvar. Några obehandlade ansökningar om garantiutfästelser förelåg inte vid denna tidpunkt. Sjöfartspolitiska utredningen har i sin i februari 1979 avgivna promemoria föreslagit bl. a. att den outnyttjade delen av garantiramen skall stå till förfogande såväl budgetåret 1979/80 som budgetåret 1980/81. Ramen skulle kunna utnyttjas för dels nya garantier, dels utvidgning av redan lämnade sådana.

Föredraganden framhåller att de statliga garantierna till rederiföretag är att se som ett tillfälligt arrangemang. Under hänvisning till att sjöfartskrisen emellertid är långt ifrån övervunnen föreslås att garantiramen får stå kvar under budgetåret 1979/80. Om en ytterligare förlängning bör ske får enligt föredraganden avgöras senare. Vidare understryks att villkoret för garanti alltså bör vara att såväl fartyg som rederi skall bedömas vara livskraftiga inom svensk sjöfartsnäring. Sjöfartskrisens längd och djup sägs kunna föra med sig att tidigare gjorde bedömningar i vissa fall kan behöva prövas om med en mera restriktiv syn som följd. Inom vissa sjöfartssektorer kan å andra sidan finnas motiv för en mera positiv bedömning. Nya garantier kan således behöva beviljas och redan givna garantier skall kunna utvidgas. Även framdeles bör enligt föredraganden som alternativ eller komplement till garantierna förutsättas amorteringsanstånd från kreditgivarna.

Vad härefter angår sjöfartspolitiska utredningens förslag om att garanti skall kunna lämnas för längre tid än fem år säger sig föredraganden inte vara beredd att föreslå några ändrade bestämmelser därvidlag. Den närmaste tidens utveckling avses få avgöra behovet av en ändring av bestämmelserna.

Ej heller finner föredraganden skäl att biträda utredningens förslag om att göra det möjligt att gå utöver 90 % av ett beräknat framtida marknadsvärde för fartyget. Förslaget anses knappast vara förenligt med rederinäringens långsiktiga intressen eller ett rimligt risktagande från statens sida.

Utskottet delar föredragandens bedömning vad gäller behovet av förlängning av ifrågavarande kreditgarantier och tillstyrker alltså förslaget om att resterande del av kreditgarantierna får föras i ny räkning och stå till förfogande även under tiden den 1 juli 1979–den 30 juni 1980. Vad föredraganden anfört om bedömningarna vid och villkoren för medgivande av kreditgaranti liksom beträffande övriga frågor under förevarande avsnitt har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Av det sålunda anförda följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionen 1978/79:2285 (punkterna 2 och 3) om att regeringens förslag i nu berörda del avslås och att i stället likviditetsstöd i form av kreditgarantier på 100 milj. kr. skall utgå till den mindre skeppsfarten under tiden fram till den 30 juni 1980.

#### *Lånefonden för den mindre skeppsfarten*

Lånefonden för den mindre skeppsfarten har till syfte att med lån främja en från allmän synpunkt önskvärd förnyelse av landets bestånd av mindre fartyg. Lån kan lämnas för nybyggda fartyg men även för köp av andrahandsfartyg och för ombyggnad eller reparation av fartyg. För tiden mellan den 1 juli 1975 och den 31 december 1978 har lån beviljats med sammanlagt 78,6 milj. kr. Av detta belopp avser 10,2 milj. kr. nybyggen, 64,5 milj. kr. andrahandsköp och 3,9 milj. kr. ombyggnader. Lån till nybyggen har inte beviljats sedan budgetåret 1976/77. Lånefondens omslutning utgö: f. n. ca 120 milj. kr. Vid det senaste årsskiftet var 12 milj. kr. tillgängliga för utlåning.

Lånenämnden för den mindre skeppsfarten har hemställt om ett investeringsanslag om 50 milj. kr. för budgetåret 1979/80. Föredraganden förklarar sig dock inte vara beredd att ta ställning till ett mera omfattande medelstillskott till lånefonden förrän ett sjöfartspolitiskt program föreligger. Sålunda förordas för budgetåret 1979/80 ett medelstillskott om 15 milj. kr. Detta anslag och beräknade amorteringar anses för budgetåren 1978/79 och 1979/80 tillåta en genomsnittlig utlåning om ca 25 milj. kr. per år.

Utskottet har ej något att erinra mot vad som anförts under detta avsnitt och tillstyrker således regeringens förslag beträffande anslag till lånefonden för den mindre skeppsfarten.

#### *Bidrag till vissa resor av sjöfolk*

Statsbidrag till sjöfolkets fria resor utgår enligt beslut av riksdagen under våren 1977 (prop. 1976/77:146, TU 1976/77:26, rskr 1976/77:344). Sålunda

ersätts 30 % av rederiernas kostnader för de ombordanställdas hemresor. Den totala kostnadsramen för ettvarvt av budgetåren 1977/78 och 1978/79 fastställdes till 18 milj. kr.

För år 1977 uppgick redarnas kostnader i berört hänseende till sammanlagt 46 milj. kr. mot i propositionen 1976/77:146 beräknade 60 milj. kr. I bidrag har således utbetalats ca 14 milj. kr. Skillnaden mellan de beräknade och de faktiska kostnaderna kan enligt sjöfartspolitiska utredningen bl. a. förklaras av att viss del av den svenska handelsflottan under året var utan sysselsättning. Utredningen föreslår nu att bidraget höjs från 30 % till 50 % och att anslaget för budgetåret 1979/80 tas upp med 20 milj. kr.

I den förevarande propositionen konstaterar föredraganden att det statliga stödet till sjöfolkets fria resor har gett åsyftat resultat. För att i ett fortsatt ekonomiskt besvärligt läge ytterligare minska redarnas kostnader för resorna förordas även för budgetåret 1979/80 ett anslag av 18 milj. kr. Samtidigt föreslås en höjning av den maximala bidragsprocenten till 50 %. Slutligen framhåller föredraganden sin avsikt att i samband med ställningstagandet till ett sjöfartspolitiskt program återkomma till en eventuell ytterligare förlängning av stödet.

Riksdagen har för budgetåret 1979/80 tidigare beviljat ett förslagsanslag av 100 000 kr. under sjätte huvudtitelns anslag D 6. Bidrag till vissa resor av sjöfolk (prop. 1978/79:100 bil. 9, TU 1978/79:11, rskr 1978/79:247). Det nu föreslagna bidraget bör enligt propositionen utgå under samma anslagsrubrik och ett ytterligare belopp om 18 milj. kr. tillföras anslaget.

Utskottet tillstyrker att bidrag till vissa resor av sjöfolk beviljas på de grunder som föredraganden anfört samt att för ändamålet under nästa budgetår anvisas – utöver tidigare beviljade medel – ett belopp om 18 milj. kr.

#### *Lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg*

Genom riksdagens tidigare nämnda beslut under våren 1977 antogs lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Lagen trädde i kraft den 28 juni 1977 och skulle gälla till utgången av juni 1978. Den har emellertid förlängts (prop. 1977/78:166, TU 1977/78:25, rskr 1977/78:333) att gälla till och med juni 1979. Lagen 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. Vid prövning av fråga om tillstånd till överlåtelse skall särskilt beaktas hur denna påverkar effektivitet och sysselsättning inom sjöfartsnäringsen och de ombordanställdas förhållanden. Tillstånd skall inte lämnas om det strider mot väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt.

Enligt förordningen (1977:495) om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall fråga som avses i den nämnda lagen prövas av kommerskollegium i samråd

med riksbanken. Om ärendet bedöms ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd bör enligt förordningen kommerskollegium höra sjöfartsverket och med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning. Även förordningen har förlängts att gälla till utgången av juni 1979.

I propositionen erinras om uttalandena i propositionen 1977/78:166, att flaggfrågan inte fick ses isolerad utan måste sättas in i sitt sjöfartspolitiska sammanhang där sjöfartens samhällsekonomiska betydelse, framtida verksamhet och konkurrensförmåga behövde klarläggas. Dessa frågor ankom på sjöfartspolitiska utredningen att behandla. Därför förordades i propositionen att lagen skulle gälla i avvaktan på utredningens förslag.

Sjöfartspolitiska utredningen har i sin nyligen avlämnade promemoria lämnat en utförlig redovisning av tillståndsprövningen i anledning av den berörda lagstiftningen. Enligt utredningen har syftet med lagstiftningen uppnåtts och samverkansformerna har fungerat tillfredsställande. Utredningen föreslår att – i avvaktan på utredningens slutliga ställningstaganden – den nu gällande lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg förlängs ett år.

Föredraganden säger sig dela sjöfartspolitiska utredningens uppfattning att den nuvarande lagen och den samrådsordning som gällt vid tillämpningen av denna har fungerat tillfredsställande. Det föreslås därför att lagen i fråga förlängs ett år. En permanent lagstiftning bör enligt föredraganden utformas mot bakgrund av ett sjöfartspolitiskt program. I det sammanhanget borde också frågan om s. k. bare-boat charter komma upp till behandling.

Under hänvisning till vad som i propositionen anförts om erfarenheterna av tillämpningen av den berörda lagstiftningen tillstyrker utskottet regeringens förslag i denna del. Utskottet vill härvid understryka betydelsen av att Sverige fortsätter sina strävanden att motarbeta registrering av fartyg under bekvämlighetsflagg. Det är därför viktigt att prövningen av frågor om fartygsöverlåtelser också framgent sker på ett sådant sätt att dessa strävanden inte motverkas.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1978/79:2285 (punkten 1) att riksdagen avslår förslaget till lag om fortsatt giltighet av lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg samt hos regeringen hemställer om utarbetande av förslag till lag om förbud mot överlåtelse av fartyg till stater med s. k. bekvämlighetsflagg.

Utskottet vill under detta avsnitt slutligen beröra frågan om de svenska varvens engagemang i rederiverksamhet. Bakgrunden till sådant engagemang är att varven genom att beställarna inte har kunnat fullgöra sina ekonomiska åtaganden tvingats att ligga kvar med eller ta över andelar i fartyg som har byggts vid varven. Även om lagstiftningen inte hindrar att delar av denna flotta seglar under annan än svensk flagg är det – såsom sjöfartspolitiska utredningen framhållit – ur sjöfartspolitisk synpunkt angeläget att tonnaget så långt möjligt seglar under svensk flagg. De fartyg som byggts vid statsägda varv med ett omfattande statligt stöd och som tills vidare skall behållas i varvens ägo bör rimligen föra svensk flagg. Utskottet delar

sjöfartspolitiska utredningens uppfattning att kostnads- och konkurrensskäl inte får vara utslagsgivande i detta sammanhang utan att allmänna sjöfartspolitiska hänsyn bör vägas in.

#### *Bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg*

I motionen 1978/79:1423 föreslås att riksdagen beslutar att hos regeringen snarast begära förslag om den framtida bemanningen på isbrytare och sjömättningsfartyg. I motionen 1978/79:1949 hemställs, såvitt nu är i fråga (punkten 1), att isbrytar- och sjömättningsfartygen bör övergå till att bemannas med civil personal.

I propositionen erinras om att regeringen i regleringsbrev för budgetåret 1976/77 uppdrog åt sjöfartsverket att i samråd med chefen för marinen utreda förutsättningarna för en övergång – helt eller delvis – till civil bemanning av sjöfartsverkets isbrytare och sjömättningsfartyg. Sjöfartsverket har i oktober 1978 redovisat uppdraget i en rapport benämnd Bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg. Mot bakgrund av den redovisning som sker i rapporten – som behandlar frågan enbart med hänsyn till konsekvenserna av en ändrad bemanningsform för de båda berörda statliga myndigheterna – föreslås ingen generell förändring i bemanningsformen för statsisbrytarna och sjömättningsfartygen. I rapporten framhålls emellertid att bemanningsfrågan kan komma i ett annat läge om man också väger in de långsiktiga aspekterna på sysselsättningen inom den svenska handelsflottan.

Rapporten har remissbehandlats. Remissbilderna är enligt föredraganden splittrade. Det presenterade underlaget framhålls såsom otillräckligt för ett definitivt ställningstagande i frågan. Samtidigt understryks att det är angeläget att ett sådant ställningstagande sker så snabbt som möjligt för att bl. a. undanröja den osäkerhet beträffande den framtida bemanningsformen som har funnits sedan länge. Föredraganden hänvisar vidare till att en ändrad bemanningsform skulle få olika konsekvenser i ekonomiska och andra avseenden och att med all sannolikhet bl. a. sjöfartsverkets organisation torde komma att påverkas. Förslag till ny organisation för sjöfartsverket har av verket avgivits under hösten 1978. Förslaget bereds f. n. inom regeringskansliet.

Sammanfattningsvis konstaterar föredraganden att den berörda frågan behöver beredas ytterligare och att rapporten angående bemanningsfrågorna behöver kompletteras i vissa hänseenden innan ett definitivt förslag kan komma.

Även utskottet vill understryka det angelägna i att ett definitivt ställningstagande i berörda frågor sker snarast möjligt. Utskottet förutsätter därför att den komplettering i ärendet som erfordras utförs skyndsamt och att förslag i bemanningsfrågan läggs fram till behandling av nästkommande riksmöte. Däremot finner utskottet det ej lämpligt att nu ta ställning i sakfrågan och därigenom föregripa regeringens förslag. Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet de ifrågavarande motionsyrkandena.



*Förslag om inrättande av ett strukturbolag*

I motionen 1978/79:2284 framhålls att den svenska rederinäringen befinner sig i kris. Under år 1978 minskade det sammanlagda tonnaget i den svenska handelsflottan med 20 %. Samtidigt har ett stort antal arbetstillfällen försvunnit för svenskt sjöfolk. Detta är enligt motionen bakgrunden till den sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett tillfälligt driftbidrag till sjöfarten på 100 milj. kr. Det systemet baseras på innehållen sjömansskatt. Motionärerna understryker i det sammanhanget att svensk sjöfart är i behov av stöd men att man föredrar en konstruktion med mindre uttalad generell karaktär som kan bli ett instrument för fortsatt utveckling av branschen.

I motionen erinras om att det nu nämnda utredningsförslaget inte närmare behandlas i propositionen. Samtidigt framhålls att inte något av förslagen i propositionen tillgodoser sjöfartsnäringens behov av omedelbara insatser från samhällets sida. Enligt motionen krävs snabba insatser från samhället för att förbättra den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförmåga och för att stimulera den svaga investeringsviljan. Det är också enligt motionen ett självklart krav att sjöfarts- och varvpolitiken samordnas.

Mot bakgrund av det anförda föreslås bildandet av ett strukturbolag med uppgift att i samarbete med branschens parter och utifrån industripolitiska motiv förhandla fram konkreta strukturplaner för näringen. Bolaget föreslås få ett aktiekapital på 50 000 kr. och disponera 5 milj. kr. för sin förhandlingsverksamhet. Det senare beloppet bör anvisas som ett bidrag över statsbudgeten. Det föreslås vidare att bolaget anlitas av riksgäldskontoret och fartygskreditnämnden som remissorgan vid all garantigivning. Därmed kan ställas villkor på företagen att delta i strukturuomvandling för att garantier skall beviljas. Strukturbolaget bör dessutom ges möjlighet till egna kreditgarantier. För detta ändamål förordas att en ram på 100 milj. kr. ställs till bolagets förfogande. För att undvika panikförsäljningar av fartyg bör strukturbolaget härutöver ha möjlighet att som alternativ till en försäljning gå in med temporära finansiella insatser och för detta ändamål tillföras 25 milj. kr.

Motionärerna framhåller slutligen att förslaget är avsett att – i avvaktan på mer långsiktiga förslag från sjöfartspolitiska utredningen – möta de akuta behov som finns inom rederinäringen. Det bör samtidigt kunna ingå som en väsentlig del i den mer långsiktiga lösning som kommer att grundas på utredningsförslaget.

Utskottet vill i anledning av den ifrågavarande motionen framhålla följande. Det är givetvis riktigt, såsom motionärerna anför, att den svenska sjöfarten befinner sig i en kris och att denna har haft allvarliga återverkningar på sysselsättningen för svenskt sjöfolk. Utskottet delar likaledes motionärernas uppfattning att bibehållandet och utvecklandet av en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring utgör ett väsentligt näringspolitiskt intresse. Denna fråga är emellertid av en mera långsiktig karaktär medan förslagen i propositionen i huvudsak är av kortsiktig natur och syftar till att tillgodose

branschens omedelbara behov.

När det gäller den långsiktiga planeringen framhåller föredraganden behovet av ett sjöfartspolitiskt program. Ett sådant beräknas föreligga efter sommaren, och åtgärder bör enligt föredraganden kunna föreslås riksdagen hösten 1979 med verkan fr. o. m. år 1980. Utskottet finner det synnerligen angeläget att så sker. Utskottet anser det däremot ej motiverat att föregripa regeringens förslag med beslut av sådan genomgripande karaktär som har förordats i motionen.

Vad härefter angår de kortsiktiga stödåtgärder som propositionen behandlar menar motionärerna dessa ej vara tillräckliga. I anslutning härtill framhålls att propositionen ej tagit upp sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett tillfälligt driftbidrag på 100 milj. kr. Detta förslag baseras enligt utredningen på det faktum att den svenska sjömansskatten framstår som ett väsentligt handikapp i konkurrenshänseende vid en internationell jämförelse. Detta gällde särskilt i förhållande till länderna med bekvämlighetsflagg men även till vissa traditionella sjöfartsländer som t. ex. Storbritannien. Åtgärder med betydelse för svensk sjöfarts konkurrensförmåga kunde därför inte undgå att gälla sjömansskatteuttaget. Utredningen föreslog sålunda att redare skulle erhålla driftbidrag med belopp motsvarande en lämpligt anpassad andel av den sjömansskatt som innehållits under år 1980. För att ge önskvärd effekt torde enligt utredningen krävas ett stöd i storleksordningen 100 milj. kr., dvs. en tredjedel av den nuvarande totala årliga sjömansskatten.

Beträffande detta förslag förklarar föredraganden att förslaget, på den korta tid som har stått till buds, inte har kunnat prövas så ingående i regeringkansliet som är nödvändigt. Även om förslaget av utredningen har betecknats som kortsiktigt måste det enligt föredraganden ses i ett vidare sjöfartspolitiskt sammanhang.

Utskottet anser sig nu sakna anledning att gå närmare in på det berörda utredningsförslaget. Det bör dock framhållas att detta hade ett annat syfte än motionärernas förslag, nämligen att genom att minska kostnaderna för svenska redare skapa en gynnsammare konkurrenssituation för den svenska sjöfarten. Visserligen skulle enligt motionen det föreslagna strukturbolaget kunna gå in med temporära finansiella insatser och för det ändamålet tillföras 25 milj. kr. Dessa insatser skulle emellertid sättas in för att undvika panikförsäljningar av fartyg, inte för att åstadkomma en generell sänkning av kostnadsläget för svensk rederinäring. Det är enligt utskottets uppfattning i framför allt sistnämnda hänseende som branschen är i behov av stödåtgärder. Motionärernas förslag om temporära finansiella insatser synes inte ägnat att tillgodose detta behov. Utskottet anser vidare, under hänvisning till det nu anförda och till utskottets ställningstagande i fråga om statliga kreditgarantier, att ytterligare kreditgarantier f. n. inte kan anses erforderliga.

Vad slutligen angår frågan om behovet av att samordna sjöfarts- och varvspolitiken kan konstateras att föredraganden framhållit att frågan

ytterligare bör belysas i sjöfartspolitiska utredningens fortsatta arbete. Vidare hänvisas till den översyn av hanteringsordningen beträffande bl. a. de statliga kreditgarantierna som sker genom en särskilt tillkallad utredare. I direktiven för denna utredning (Dir 1979:12) erinras om de olika stödformer som numera finns för att underlätta de svenska varvens och rederiernas verksamhet. Vidare framhålls att behovet av ett sakkunnigt organ för att bedöma statens risker har blivit väsentligt större till följd av att svårigheterna för berörda branscher ökat och att statens risker inom de skilda stödformerna därigenom blivit större. Erfarenheterna av de gångna årens verksamhet sägs ge vid handen att det krävs snara beslut i stödfrågorna. Därvid hänvisas till att näringsutskottet i sitt betänkande NU 1978/79:17, s. 42, uttalat sig för att möjligheterna av att förkorta handläggningstiderna övervägs. Mot bakgrund av bl. a. detta uttalande bör enligt direktiven handläggningen av ärenden om statligt stöd till varv och rederier allsidigt belysas. Utredaren bör föreslå åtgärder för att förkorta handläggningstiderna samt förbättra och förenkla hanteringsordningen ävensom överväga var beslutanderätten i stödfrågorna skall läggas i fortsättningen.

Av det senast anförda torde framgå att en särskild utredare tillkallats för att överväga just de frågor som i motionen sägs motivera inrättandet av ett strukturbolag. Utskottet kan ej se någon anledning att på sätt föreslagits i motionen föregripa resultatet av den särskilt förordnade utredarens uppdrag. Utskottet vill härutöver peka på risken med att tillskapa ett strukturbolag i den form motionärerna förordat. Genom en sådan ordning kan intentionerna bakom det berörda utredningsuppdraget, dvs. att åstadkomma förenklade handläggningsrutiner och att förkorta handläggningstiderna, komma att motverkas.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen i fråga.

Utskottet vill avslutningsvis åter betona vikten av att de tidsplaner som angivits i propositionen för arbetet inom sjöfartspolitiska utredningen och regeringens förslag med anledning därav verkligen följs. Även om de i propositionen föreslagna åtgärderna torde tillgodose branschens mest akuta behov måste förslag till ett långsiktigt sjöfartspolitiskt program presenteras så snart som över huvud taget är möjligt. Ett sådant program utgör en nödvändig grund för samhällets strävan att åstadkomma en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:116 och med avslag på motionen 1978/79:2285, yrkandet 1, antar inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om

- fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg,
2. att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:116 och med avslag på motionen 1978/79:2285, yrkandena 2 och 3, bemyndigar fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1979–den 30 juni 1980 ikläda staten kreditgarantier till svenskt rederiföretag till högst det belopp som den 1 juli 1979 står kvar av det garantibelopp om 500 000 000 kr., som beslöts av riksdagen med anledning av förslag i propositionen 1976/77:146,
  3. att riksdagen till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* – utöver vad riksdagen tidigare beviljat (prop. 1978/79:100, TU 1978/79:11, rskr 1978/79:247) – för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett anslag av 18 000 000 kr.,
  4. att riksdagen till *Statens lånefond för den mindre skeppsfarten* – med ändring av riksdagens tidigare beslut (prop. 1978/79:100, TU 1978/79:12, rskr 1978/79:191) – för budgetåret 1979/80 under statens utlåningsfonder anvisar ett investeringsanslag av 15 000 000 kr.,
  5. att riksdagen
    - a. avslår motionen 1978/79:1423 om den framtida bemanningen på isbrytare och sjömättningsfartyg,
    - b. avslår motionen 1978/79:1949, yrkandet 1, om civil bemanning på isbrytar- och sjömättningsfartyg,
  6. att riksdagen avslår motionen 1978/79:2284.

Stockholm den 5 april 1979

På trafikutskottets vägnar  
SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* Sven Mellqvist (s), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Bertil Zachrisson (s), Erik Johansson i Hållsta (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Johansson i Åmål (s), Gunnar Johansson (m), Rolf Dahlberg (m) och Torsten Stridsman (c).

### Reservationer

1. under avsnittet *Bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg* av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson, Olle Östrand och Rune Johansson i Åmål (samtliga s) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Även utskottet" och slutar med "ifrågavarande motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Även utskottet vill understryka det angelägna i att ett definitivt ställnings-tagande i berörda frågor sker snarast möjligt. Utskottet förutsätter därför att *den komplettering i ärendet som erfordras utförs skyndsamt och att förslag i bemanningsfrågan läggs fram till behandling av nästkommande riksmöte.*

Isbrytningen sker för att bistå handelsjöfarten under vintersjöfart vid issvårigheter. Sjömätningen sker för att ge underlag för tillförlitliga sjökort i avsikt att främja sjösäkerheten. Båda dessa uppgifter är alltså i huvudsak till för att tjäna civila ändamål och syften.

Inte i något annat land i världen handhas isbrytningen av militär personal. Sjökarteframställningen av vattenområden motsvaras av kartframställningen av landområden. Den senare utförs i Sverige av personal som är civil och inte militär.

Den utbildning som värnpliktiga får ombord i isbrytare och sjömätningss-fartyg är ej i överensstämmelse med värnpliktslagen som motiverar allmän värnplikt. Den militära bemanningsformen med dess ideliga skiftningar av personal och många nybörjare försämrar effektiviteten i fartygens utnyttjande. Möjlighet att affärsmässigt utnyttja fartygen under icke-säsong föreligger ej med nuvarande militära bemanning.

Tidigare har ändringar av bemanningsformen skjutits upp främst på grund av brist på personal av olika kategorier. Ett sådant förhållande råder ej längre. Genom att den svenska handelsflottan minskats till hälften under de senaste åren har arbetslösheten bland svenskt sjöfolk stigit mycket kraftigt. Detta gäller alla slag av personalkategorier ombord i fartygen och även rederipersonal. Vid en övergång till civil bemanning skulle ca 700 arbetstillfällen kunna beredas olika kategorier av personal. Detta förhållande får anses vara av utomordentlig vikt. Civil bemanning ger möjlighet för kvinnor att få arbete inom denna del av svensk sjöfart. Av Sjöfolksförbundets medlemmar är 15 % kvinnor.

Sjöfartsverkets här berörda fartyg uppfyller ej de krav som sjöfartsverket ställer på civila fartyg vad gäller exempelvis arbets- och bostadsmiljö. Det har framhållits att detta skulle utgöra hinder för civil bemanning. Utskottet vill för sin del med anledning därav framhålla att de svenska varven, både små och stora, är i ett akut behov av sysselsättningsobjekt. Det vore därför ett lämpligt tillfälle att bygga om sjöfartsverkets fartyg så att de uppfyller vedertagna lagliga och fackliga krav. Utskottet vill i detta sammanhang hänvisa till sitt uttalande i frågan i det av riksdagen godkända betänkandet TU 1978/79:12 s.18.

Utskottet anser vid en sammantagen bedömning av det anförda starka skäl tala för en ändrad bemanningsform för isbrytare och sjömätningss-fartyg. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna 1978/79:1423 och 1978/79:1949, yrkandet 1, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:1423 och 1978/79:1949, yrkandet I, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bemanningen av isbrytare och sjömättningsfartyg.

2. under avsnittet *Förslag om inrättande av ett strukturbolag* av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson, Olle Östrand och Rune Johansson i Ämål (samtliga s) som anser att utskottet bort tillstyrka motionen 1978/79:2284 och att därför

*dels* det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet vill" och på s. 11 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill till en början kraftigt understryka vad motionärerna anfört: den svenska sjöfarten befinner sig i en kris och är i ett akut behov av samhällets stödåtgärder. För det anförda talar med all tydlighet sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett tillfälligt driftbidrag till sjöfartsnärings. Mot bakgrund härav och av den oro utskottet känner inför den fortsatta utvecklingen på sjöfartens område i Sverige är det nödvändigt med snabba insatser från samhällets sida för att förbättra svensk sjöfartsnärings konkurrensförmåga och för att stimulera den omvittnat svaga investeringsviljan. Starka skäl talar för att staten tar initiativ för att stödja en effektiv strukturutveckling på rederiområdet. Sådana insatser bör ske inom ramen för en långsiktig och planmässig näringspolitik.

I motionen har framhållits att sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett tillfälligt driftbidrag har en alltför uttalad generell karaktär. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet anser att de i motionen angivna förslagen på ett bättre sätt tillgodoser branschens behov. Samtidigt som man skapar en möjlighet att möta de omedelbara behoven läggs en grund för en fortsatt utveckling av den svenska sjöfarten. Det föreslagna strukturbolaget synes väl ägnat att i samarbete med branschens parter åstadkomma en nödvändig strukturutveckling för svensk sjöfart. Det är också enligt utskottet av stort värde att bolaget ges möjligheter att gå in med finansiella insatser för att förhindra kortsiktiga utförsäljningar av fartyg. Under hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionen 1978/79:2284.

*dels* utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2284
  - a. beslutar inrätta ett strukturbolag för sjöfartsnärings med de uppgifter som angivits i motionen,
  - b. till *Teckning av aktier i ett strukturbolag för sjöfartsnärings* (kommunikationsdepartementet) på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisar ett investeringsanslag av 50 000 kr..

c. till *Bidrag till ett strukturbolag för sjöfartsnäringen* (kommunikationsdepartementet) på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisar ett reservationsanslag av 30 000 000 kr.,

d. bemyndigar fullmäktige i riksgäldskontoret att för strukturbolagets räkning under tiden den 1 juli 1979–den 30 juni 1980 ikläda staten garantier till svenska rederier till ett sammanlagt belopp av 100 000 000 kr.

