

Nr 1357

Av herr **Löfgren m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 82, med förslag om vissa stödtåtgärder för svensk varvsindustri.

(Lika lydande med motion nr 1159 i Första kammaren)

I proposition nr 82 föreslås riktlinjer för stöd åt den svenska varvsindustrin. Under senare år har nämligen varvsindustrin varit i ett läge som av många betecknats som en kris.

Enligt vår mening kan Sverige på längre sikt erbjuda goda förutsättningar för en avancerad varvsindustri. På kort sikt bör man dessutom beakta att den nuvarande varvsindustrin skapar många sysselsättningstillfällen och ger landet betydande tillskott av utländsk valuta. Av dessa bägge anledningar bör staten känna ansvar för att de svenska varven överlever nuvarande svårigheter med bibehållen konkurrenskraft.

De svenska storvarven verkar att i allmänhet på ett tillfredsställande sätt klara de tekniska omvandlingar, som nya fartygstyper krävt och kommer att kräva. Andra svårigheter har varit värre att bemästra, det kraftiga prisstrycket och finansieringen av de långa och billiga krediter, som konkurrensen med andra länder kräver att varven erbjuder sina kunder.

Vi anser att propositionens förslag inte i tillräcklig utsträckning kan bidra till att lösa varvens finansieringsproblem. Andra länders stöd till sin varvsindustri skapar ett besvärligt konkurrensläge för de svenska varven. Detta gäller även om OECD-överenskommelsen om exportkreditgarantier för fartyg följs. Skall de minimikrav som överenskommelsen stadgar bl. a. i fråga om ränta och kredittid ej överskridas, får varven i länder med vårt ränteläge vidkännas stora kostnader. I den mån sådana kostnader i andra länder helt eller delvis täcks av statliga subventioner blir naturligtvis de svenska varvens konkurrenssituation mycket besvärlig.

Propositionen avvisar tanken på direkta subventioner till varven. Det innebär, att målsättningen inte föreslås vara konkurrenslikställighet mellan svenska och de flesta utländska varv. Till de stora utländska varvsindustrierna utgår nämligen räntestöd och statliga bidrag som saknar motsvarighet i vårt land.

I fråga om varvsindustrin hör enligt vår mening alla ansträngningar göras för att förmå andra länder att upphöra med sin subventionspolitik. Det kan ske t. ex. genom en revidering av OECD-överenskommelsen rörande exportkrediter för fartyg, så att räntor och andra villkor höjs till en nivå,

som är jämförbar med den som råder på den internationella kreditmarknaden. Vi noterar med tillfredsställelse, att regeringen förbereder förhandlingar i detta syfte.

I avvaktan på en revision av OECD-överenskommelsen måste dock vårt land överväga att införa någon form av räntestöd till varvsindustrin.

Ett sådant stöd skulle i och för sig inte behöva betecknas som ett brott mot de i vårt land tillämpade näringspolitiska principerna. I en reservation till bankofullmäktiges yttrande över varvskommitténs betänkande De svenska storvarvens problem, som ligger till grund för propositionens förslag, har herrar Dahln, Hansson och Holmberg anfört följande med anledning av utredningens påstående, att kredit- och räntestöd inte skulle överensstämma med de näringspolitiska principer, som tillämpas i Sverige:

Härtill kan emellertid fogas det påpekandet att den svenska lokaliseringpolitiken innebär en av alla partier godtagen subventionering för att uppnå önskvärda närings- och sysselsättningspolitiska syften. De svenska importtullarna innebär för övrigt att den för hemmamarknaden arbetande industrin erhåller fördelar på denna marknad i konkurrens med utländska tillverkare. Ett visst stöd åt den svenska varvsindustrin som skulle avlägsna en del av det handikapp som utlandets subventionsåtgärder medför framstår därför som ett moderat uttryck för den strävan att skapa likvärdiga konkurrensförhållanden som väl överensstämmer med huvudtankarna i principerna för fri handel. Den skulle alltså inte innebära en protektionistisk politik och ej heller innebära exceptionella åtgärder som faller utanför ramen för den allmänna näringspolitiska inställningen i vårt land.

Enligt vår mening har denna argumentering en betydande tyngd och kan undanröja tveksamhet inför direkt stöd till svensk varvsindustri.

En av de tankar, som varvskommittén fört fram och departementschefen förefaller sympatiskt inställd till, är att man i och för sig inte skulle behöva vara ovillig från principiella utgångspunkter till ett betydande kontantstöd till varvsindustrin. Man vill emellertid låta utvecklingen ha sin gång under ett antal år till dess flertalet företag förtärt stora delar av sitt kapital genom förluster. Vid en sådan senare tidpunkt anser utredningen, att statliga kapitaltillskott kan ifrågakomma men att staten då bör erhålla ett betydande inflytande på planering och drift inom industrin.

Vi anser ett sådant förfaringsätt något märkligt. Det skulle försvaga varvens internationella konkurrenskraft och minska sysselsättningstryggheten. För att få bästa effekt bör ett statligt stöd givetvis sättas in redan innan företagen är nedkörda.

Sedan 1963 finns statliga fartygskreditgarantier. Det sammanlagda beloppet av sådana garantier, som meddelas av riksgäldsfullmäktige, är 2 200 milj. kr. Garantierna meddelas för varje särskilt projekt. Enligt vår mening är ett system med kreditramar att föredra framför garantier bundna till visst projekt. Det skulle inte minst underlätta varvens långtidsplanering.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa

1. a) att regeringen med kraft måtte verka för en revision av OECD-överenskommelsen rörande exportkreditgarantier för fartyg enligt i motionen antydda riktlinjer,

b) att regeringen i avvaktan på en sådan revision av OECD-överenskommelsen till hösten förelägger riksdagen förslag till ett system med räntestöd till svensk varvsindustri;

2. att de statliga fartygskreditgarantierna i framtiden utformas som fasta ramgarantier.

Stockholm den 17 april 1970

Sigfrid Löfgren (fp)

Gunnar Ericsson (fp)
i Ätvidaberg

Fritz Börjesson (cp)
i Glömminge

Sven G. Andersson (fp)
i Örebro