

**Nr 46**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till vissa kreditgarantier åt svensk varvsindustri, m. m.; given Stockholms slott den 26 februari 1965.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

**GUSTAF ADOLF**

*G. E. Sträng*

---

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen framläggs förslag dels om fortsatt finansieringshjälp åt svensk varvsindustri, dels om visst kapitaltillskott till Uddevallavarvet aktieföretag.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 26  
februari 1965.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, fråga om *fortsatt finansieringshjälp åt svensk varvsindustri, m. m.*, samt anför.

I prop. 1963: 28 lämnade jag en redogörelse för den dåvarande situationen inom varvsindustrin. Av redogörelsen framgick att beställningar som varven vid den tidpunkten kunde erhålla regelmässigt inte gav täckning för varvens kostnader. Därtill kom att beställarna krävde allt större och längre krediter och att konkurrensen beträffande kreditgivningen ökade. Sålunda var krediter av 80 % över åtta år inte längre ovanliga och kravet på krediter tenderade att stiga ytterligare. I flera länder hade man vidtagit åtgärder i syfte att stödja den egna varvsindustrin. Den internationella konkurrensen hade skärpts genom de subventioner som lämnades varvsföretag inom vissa länder.

Då de kontrakt som tecknades i regel var direkt förlustbringande för varven bedömde dessa ofta möjligheten att erhålla exportkreditgarantier såsom alltför kostsam. Jag konstaterade vidare att beställningarna inom varvsindustrin och de krediter som där måste lämnas avsåg belopp, som var av en helt annan storleksordning än inom andra exportföretag och att konkurrensen om betalningsvillkoren var betydligt hårdare inom varvsindustrin än inom någon annan industri. Med hänsyn till dessa omständigheter och till att den svenska varvsindustrin hörde till de mest effektiva i världen och hade ett gott anseende världen över ansåg jag mig böra förordna att speciella åtgärder vidtogs för att underlätta de svenska varvens möjligheter att lämna krediter. Däremot borde, framhöll jag, några direkta subventioner inte lämnas varvsindustrin.

Enligt riksdagens beslut (SU 40, rskr 100) gavs de svenska varven finansieringshjälp i form av statliga kreditgarantier på 400 milj. kr. Därutöver beviljades vissa kreditgarantier på sammanlagt 150 milj. kr. för finansie-

ringen av verksamheten vid Uddevallavarvet aktiebolag. Till de speciella förhållandena vid sistnämnda varv skall jag återkomma i det följande.

Kreditgarantierna till varvsindustrin begränsades till att avse bidrag till finansiering dels av varvens per den 31 december 1962 utelöpande nybyggnadskrediter, dels av krediter hänförliga till varvens vid nämnda tidpunkt ineliggande orderstock. Kreditgarantierna har en löptid av högst tio år i varje enskilt fall. Det står varven fritt att välja kreditinstitut för belåningen för att erhålla förmånligaste räntevillkor. Garantierna fördelades av Kungl. Maj:t efter förslag av Sveriges varvsindustriförening. Vissa föreskrifter beträffande säkerheter m. m. har lämnats av Kungl. Maj:t i brev till riksgäldskontoret (SFS 1963: 56). Säkerheten skall normalt utgöras av inteckning i fartyget inom ramen för det avtalade priset. Garantierna har hittills utnyttjats med ca 200 milj. kr. I inte oväsentlig utsträckning har garantierna utnyttjats för lån i utlandet.

Den redogörelse för läget inom varvsindustrin som jag lämnade år 1963 gäller i allt väsentligt även för dagens situation. Lågkonjunkturen för sjöfarten får allt större inverkan på varvsindustrin. Man kan inte i dag förutsäga när efterfrågan på nybyggt tonnage kommer att motsvara varvens produktionskapacitet. Därtill kommer att varvsindustrin i världen utbyggs i snabb takt. Visserligen har de svenska varven kunnat inte bara bibehålla utan även t. o. m. något öka sin andel av världsproduktionen men de kontrakt som tecknats har ofta skett till priser, som ligger under lönsamhetsgränsen, och i förening med mycket betungande kreditåtaganden. Alltjämt stödjer olika länder den egna varvsindustrin och tendenserna pekar snarast på ökade subventioner. Den finansieringshjälp som lämnats den svenska varvsindustrin måste därför fortsätta om denna industri skall kunna hävda sig i den internationella konkurrensen.

Jag anser mig således med hänsyn till den svenska varvsindustrins betydelse från sysselsättnings- och exportsynpunkt böra förorda att den finansieringshjälp i form av statliga kreditgarantier till varvsindustrin som beslöts år 1963 utökas med 500 milj. kr.

För att öka varvens möjligheter att använda garantierna för upplåning på den svenska kapitalmarknaden bör de nya garantierna ges en löptid av högst 15 år. Detta får emellertid inte medföra att löptiden för de krediter som finansieras genom garantierna blir längre än hittills.

De nya garantierna bör avse dels varvens per den 31 december 1964 utelöpande nybyggnadskrediter samt krediter hänförliga till varvens vid samma tidpunkt ineliggande orderstock, dels krediter hänförliga till under åren 1965—1966 tecknade nybyggnadskontrakt avseende för vart och ett av åren högst det antal bruttoregister-ton som motsvarar medeltalet av produktionen hos respektive varv under åren 1962—1964. Beträffande sistnämnda krediter bör vidare gälla att kredittid och kreditbelopp inte får

överstiga vad som under åren 1962—1964 varit normalt beträffande varvens nybyggnadskontrahering.

De generella garantier på sammanlagt 400 milj. kr. som beslöts år 1963 bör — i den mån de ännu inte tagits i anspråk — få utnyttjas under samma betingelser som de nya garantierna. Löptiden bör även för dessa garantier sättas till 15 år.

Förlustriskerna för staten på grund av kreditgarantierna torde i regel vara obetydliga. För att förlustrisk skall uppkomma för staten måste säkerheten bli värdelös, det berörda rederiet bli oförmöget att fullgöra sina förpliktelser samt slutligen varvet bli oförmöget att fullgöra sina förpliktelser. I första hand är det varvsföretaget som tar alla risker, som kan vara förknippade med lämnade krediter.

Kungl. Maj:t bör äga utfärda erforderliga föreskrifter beträffande kreditgarantierna. Fördelningen av garantierna bör ske i samråd med Sveriges varvsindustriförening.

Jag vill understryka att vad jag nu föreslagit givetvis inte innebär någon minskning av statsmakternas strävanden att genom internationella överenskommelser begränsa kreditkonkurrensen på fartygsproduktionens område. Skulle en sådan överenskommelse komma till stånd och bli effektivt verkande kommer självfallet tillämpningen av de föreslagna garantimöjligheterna att anpassas därefter.

Såsom jag framhöll år 1963 bör det inte heller nu ifrågakomma att lämna varven några direkta subventioner. Det kan under en övergångstid vara försvarbart både från företags- och samhällsekonomisk synpunkt att upprätthålla produktion som ligger under lönsamhetsgränsen. Skulle rådande varvskonjunktur bli bestående på längre sikt torde det bli ofrånkomligt för varven att i ökad utsträckning inrikta sin verksamhet på andra produkter vilket för övrigt delvis redan sker. För att skärpa kostnadsmedvetandet och bevara incitamenten till rationaliseringar och produktionsomläggning bör statsmakterna — som även framhållits från industrihåll — undvika att genom subventioner helt eller delvis kompensera uppkommande förluster.

Jag övergår nu till att behandla vissa åtgärder beträffande *Uddevallavarvet aktiebolag*.

För Uddevallavarvets del är läget delvis ett annat än för de svenska storvarven i övrigt. Uddevallavarvet är relativt nytt och har därför inte kunnat skapa de reserver, som gör att de äldre varven kan överleva en förlustperiod. Som redan nämnts har de kontrakt som de svenska varven tecknat efter år 1962 varit synnerligen oförmånliga för varven. De avtalade priserna har inte gett varven täckning för deras kostnader. De förluster, som förorsakas av hittills tecknade kontrakt, svarar för Uddevallavarvets del i stort sett mot förefintliga reserver. Inneliggande order garanterar i huvudsak

sysselsättningen vid varvet till utgången av år 1966. Om nya order inte tas kommer sysselsättningen att successivt upphöra under första halvåret 1967. För att sysselsättningen efter 1966 skall tryggas måste nya kontrakt tecknas redan under våren 1965. Med hänsyn till de ekonomiska påfrestningar, som dessa kontrakt kan antas medföra, är emellertid förutsättningen för en fortsatt drift att aktieägarna tillskjuter ytterligare kapital. Innan jag upptar denna fråga till behandling skall jag något beröra den tidigare utvecklingen vid varvet.

Redan år 1958 stod Uddevallavarvet inför en svårartad likviditets- och solvenskris. Denna löstes genom medverkan dels av fyra av landets största affärsbanker och dels av staten i form av garantier för toppbelåningen intill ett belopp av 30 milj. kr. (prop. 1958: 118, SU 90, rskr 215). De påfrestningar på varvens likviditet, som konkurrensen beträffande kreditgivning-  
en efter år 1957 medförde, drabbade naturligt nog Uddevallavarvet med dess svaga likvida ställning särskilt hårt och i slutet av år 1962 stod bolaget ånyo inför en likviditets- och sysselsättningskris.

I detta läge söktes kontakt med Eriksbergs mekaniska verkstad för att få till stånd ett samarbete mellan staten och nämnda bolag beträffande Uddevallavarvet aktiebolag. Ett förslag till avtal mellan staten och Eriksberg förelades 1963 års riksdag. Förslaget bifölls av riksdagen (prop. 1963: 28, SU 40, rskr 100). Avtalet förutsatte att staten förvärvade samtliga aktier i Uddevallavarvet på nominellt 8 milj. kr. från den dåvarande ägaren Gustaf B. Thordéns stiftelse för allmännyttigt ändamål. Aktiekapitalet ökades därefter med 32 milj. kr., varvid staten tecknade aktier för 12 milj. kr. och Eriksberg för 20 milj. kr. Därjämte lämnade staten kreditgarantier dels till Uddevallavarvet på sammanlagt 130 milj. kr. dels till Eriksberg på 20 milj. kr. Enligt avtalet, som gäller i tio år, har Eriksberg åtagit sig att med utnyttjande av sina förbindelser, sin goodwill och sitt kunnande söka tillföra Uddevallavarvet nya beställningar och att rationalisera och förbilliga driften vid varvet.

Då avtalet med Eriksberg tecknades i januari 1963 kunde naturligt nog inte utvecklingen på varvsmarknaden helt överblickas. Före år 1963 hade de kontrakt som tecknats i vart fall gett varven full kostnadstäckning. Även om det i januari 1963 stod klart att nya kontrakt skulle innebära förluster för varven var det dock svårt att bedöma kapitalbehovet på längre sikt. I avtalet intogs därför en bestämmelse av innebörd att — i den mån det på grund av förluster i Uddevallavarvet befanns lämpligt öka bolagets aktiekapital (eventuellt efter nedsättning av tidigare kapital för förlusttäckning) — skulle staten och Eriksberg teckna och inbetala hälften vardera av de nyemitterade aktierna.

Såsom redan framhållits står man nu inför nödvändigheten att ånyo tillskjuta kapital till Uddevallavarvet om sysselsättningen vid varvet skall kun-

na tryggas. Enligt avtalet kan Eriksberg påkalla att staten efter tioårsperiodens utgång inlöser dess aktier till lägst det nominella värdet. Det är således staten som står förlustriskerna i Uddevallavarvet. Avtalet kan omprövas sedan det varit gällande under minst två år. Innan ställning tas till frågan om tillskott av nytt kapital bör varvets framtida verksamhet på nytt prövas i belysning av nu kända förhållanden på varvsmarknaden.

Jag vill då först erinra om vad jag framhöll år 1958, då den första stödaktionen till Uddevallavarvet var aktuell. Uddevallavarvet sysselsätter omkring 4 000 personer, vilka jämte sina familjer för sin försörjning är direkt beroende av att verksamheten vid varvet upprätthålles. Härtill kommer, att ett nedläggande av varvet sannolikt skulle få omfattande återverkningar på annan företagsamhet i trakten. Det ekonomiska livet i Uddevallaorten är sålunda starkt beroende av varvet. Situationens allvar understryks ytterligare av det förhållandet, att ifrågakvarande område sedan gammalt haft betydande arbetslöshetsproblem.

Jag konstaterade år 1963 att vad sålunda anförts alltjämt ägde sin giltighet. Vidare framhöll jag att det allmänna med hänsyn till den svenska varvsindustrins goodwill inte kunde undandra sig att medverka till en bestående lösning av problemen i samband med Uddevallavarvet. Jag erinrade även om att utvecklingen inom rederinäringen går mot allt större fartyg. De varv som kan bygga stora fartyg har därför största möjligheten att överleva den nuvarande krisen. Till detta slag av varv hör varvet i Uddevalla. Det framstod därför enligt min mening som berättigat att söka en lösning som möjliggjorde Uddevallavarvets fortbestånd som varv. Ett samgående med Eriksberg framstod därvid som en lämplig lösning.

Läget på varvsfronten har, som redan antytts, inte förbättrats sedan år 1963. Det är inte möjligt att i dagens läge säga när en lättnad kan inträda för den svenska varvsindustrin. Jag anser dock att man har grundad anledning räkna med att de svenska storvarven skall kunna överleva krisen. Med hänsyn härtill bör förutsättningar skapas för en fortsatt varvsrörelse i Uddevalla. För detta talar även de tidigare omnämnda sysselsättningsförhållandena i Uddevallaorten.

Det ligger i sakens natur att det förhållandet att varvsrörelsen i Uddevalla skall fortsätta inte får hindra att alla möjligheter tillvaratas att uppta annan verksamhet samt att bedriva varvsrörelsen i sådan omfattning att ofrånkomliga förluster begränsas i möjligaste mån. Den nuvarande kapaciteten vid varvet bör — så länge nuvarande varvskonjunktur råder — inte utnyttjas maximalt. En eventuell begränsning av produktionen, som med hänsyn till redan tecknade order inte kan bli aktuell förrän efter år 1966, bör dock ske på sådant sätt och i sådan takt att sysselsättningssvårigheter inte därigenom uppkommer i Uddevallatrakten.

Jag återkommer nu till frågan om behovet av kapitaltillskott till Uddevallavarvet och hur detta kapitaltillskott bör ske. Som redan nämnts har de kontrakt som varvet i likhet med övriga svenska varv tecknat efter år 1962 inte gett täckning för varvets kostnader. De uppskattade förlusterna på ingångna, ännu ej fullgjorda fartygskontrakt svarar i stort sett mot förefintliga reserver. Man måste räkna med att de beställningar, som behöver tas för att trygga önskvärd sysselsättning vid varvet under åren 1967—1968 inte heller ger kostnadstäckning. De underskott som måste redovisas på grund av dessa beställningar motiverar ett kapitaltillskott på 40 milj. kr.

Genom kapitaltillskottet och genom den andel Uddevallavarvet erhåller av de föreslagna nya kreditgarantierna till varvsindustrin förbättras bolagets likviditet. Bolaget får därigenom möjlighet att göra de investeringar i byggnader och maskiner som är nödvändiga.

Det kapitaltillskott som nu bör tillföras Uddevallavarvet synes böra begränsas till 40 milj. kr. Beträffande formen för kapitaltillskottet kan man tänka sig olika lösningar. Som redan nämnts förutsättes i avtalet med Eriksberg att eventuella förluster hos Uddevallavarvet skall täckas genom nedläggning av aktiekapitalet, varefter detta ånyo påfylls genom nyteckning av aktier till hälften vardera av aktieägarna. Avtalet förutsätter emellertid att Eriksberg inte skall likviditetsmässigt belastas genom sådan nyteckning. Detta innebär att Eriksberg på sätt skedde år 1963 skall erhålla särskilda statliga kreditgarantier med belopp svarande mot det nytecknade aktiekapitalet.

Då förlustrisken hos Uddevallavarvet ligger hos staten — Eriksberg äger som redan nämnts efter avtalstidens slut överlåta sina aktier till staten till lägst nominella värdet — synes det mera praktiskt att erforderliga medel tillskjutes av staten. Tillskottet bör ske på följande villkor. Staten skall äga rätt till återbetalning av beloppet jämte sex procents årlig ränta ur uppkommande utdelningsbar vinst för bolaget innan utdelning får ske. Träder bolaget i likvidation innan tillskottet blivit återbetalat, skall, sedan bolagets övriga skulder blivit betalda, tillskottet jämte ränta återbetalas av bolagets tillgångar, innan någon utskiftning på aktierna får äga rum. Skulle fråga uppkomma att värdera bolagets aktier innan beloppet är återbetalat är detta givetvis att räkna som en bolagets skuld med hela kvarstående beloppet jämte ränta. Med hänsyn till nu angivna villkor för kapitaltillskottet bör medelsanvisningen ske under fonden för låneunderstöd.

Då någon vinst inte finns redovisad hos bolaget och inte heller kan påräknas uppkomma under de närmaste åren, åligger det inte bolaget att uppta ersättningsanspråket bland skulderna i den årliga balansräkningen. Anspråket synes kunna redovisas inom linjen. Det tillskjutna beloppet bör i bolagets räkenskaper upptas som en reserv för täckande av förluster.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

a) för *Tillskott till Uddevallavarvet aktiebolag* på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1964/65 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 40 000 000 kr.,

b) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti till ett sammanlagt belopp av högst 500 000 000 kr. till svensk varvsindustri på de villkor och enligt de grunder som angivits i det föregående, samt

c) beträffande de år 1963 av riksdagen beslutade kreditgarantierna godkänna de ändrade villkor och grunder som angivits i det föregående.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Lars Wettergren*