

Regeringens proposition

1982/83: 32

om godkännande av överenskommelse mellan staten och Broströms Rederi AB;

beslutad den 16 september 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna vissa förändringar i ett mellan staten och Broströms Rederi AB år 1978 träffat avtal.

För att bereda Broströms Rederi AB möjlighet att utveckla och förnya strategiska delar av sin linjeverksamhet bör gällande villkor för ett av staten till Broströms Rederi AB beviljat villkorslån ändras i vissa hänseenden.

Förslaget innebär att statens fordran enligt det villkorslån som Broströms erhållit sätts ned från 250 till 150 milj. kr. och att lånet förräntas och amorteras först efter utgången av år 1989. För att underlätta en nyemission bereds Broströms Rederi AB möjlighet att ge viss utdelning på sina aktier.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde.
1982-09-16

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Eliasson, Elmstedt, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Proposition om godkännande av överenskommelse mellan staten och Broströms Rederi AB

1 Inledning

I samband med de kraftigt höjda oljepriserna hösten 1973 och den därpå följande genomsnittligt svaga tillväxten inom världsekonomin bröts en lång följd av år med starkt ökande sjötransporter. Särskilt påfrestande blev nedgången för den svenska rederinäringen som mot slutet av 1960-talet och början av 1970-talet genomfört omfattande satsningar på storbärigt tank- och bulktonnage.

För att underlätta en nödvändig omstrukturering av den svenska handelsflottan beslutade riksdagen (prop. 1976/77: 146, TU 1976/77: 26, rskr 1976/77: 344) om ett temporärt statligt stöd i form av kreditgarantier inom en ram av 500 milj. kr. Stödet har sedermera förlängts senast våren 1980 (prop. 1979/80: 166, TU 1979/80: 30, rskr 1979/80: 412). För de lån som har tagits upp för att finansiera fartygsköp vid svenska varv lämnades därtill omfattande amorteringsansånd.

Nedgången i sjöfartskonjunkturen medförde trots detta stora påfrestningar på de svenska rederiernas finansiella ställning. Några rederier avvecklades helt. Andra minskade sin svenskflaggade flotta till en nivå där verksamhetens kostnader och intäkter kunde balanseras.

För två rederier (Saléninvest AB och Broströms Rederi AB) blev den finansiella krisen emellertid akut under år 1978. Rederierna var vid sidan av masslasttransporter bl. a. engagerade i kyltransport respektive linjesjöfart vilka bedömdes vara utvecklingsbara i framtiden.

Önskan att slå vakt om dessa delar av sjöfarten föranledde riksdagen hösten 1978 att fatta beslut om ekonomiskt stöd till de båda rederierna (prop. 1978/79: 35, TU 1978/79: 9, rskr 1979/80: 101).

Stödet till Saléns omfattade ett villkorslån om högst 200 milj. kr. Stödet till Broströms omfattade ett bidrag i form av ett engångsbelopp om 80 milj. kr. samt ett villkorslån om 250 milj. kr. På grund av en snabb marknadsuppgång behövde Saléns sedermera inte utnyttja sitt villkorslån. Broströms behövde emellertid utnyttja det statliga stödet för att förbättra sin finansiella ställning.

2 Nu gällande avtal mellan staten och Broströms

Nu gällande avtal mellan staten och Broströms löper ut vid utgången av år 1983. Genom avtalet övertog staten betalningsansvaret för sammanlagt 250 milj. kr. av fartygslån om 455 milj. kr. Detta skedde i form av en villkorlig fordran på Broströms. Härigenom kunde 250 milj. kr. registreras som skattepliktig intäkt i Broströms resultaträkning för år 1978. Amorteringar på lånet blir därigenom kostnader då de betalas. Under avtalsperioden är lånet ränte- och amorteringsfritt. Därefter skall statens fordran vara räntebärande. Den skall amorteras under de år då Broströms ger utdelning på sitt aktiekapital och därvid med minst det utdelade beloppet. Om resultatet så kräver kan räntekostnaden läggas till fordran. För resterande lån om 205 milj. kr. medverkade staten till att amorteringsansstånd beviljades.

Staten medverkade vidare till att två av staten garanterade lån om tillhopa 250 milj. kr. lades samman och att det sammanlagda lånet blev amorteringsfritt under avtalsperioden och därefter skall avbetalas under 20 år i form av ett annuitetslån. Slutligen utgick ett särskilt kontantstöd i form av ett engångsbelopp om 80 milj. kr.

Om Broströms under avtalsperioden avvecklar en väsentlig del av sin svenskbaserade verksamhet skall det ovannämnda villkorslånet reduceras i motsvarande mån. Så länge statens villkorliga fordran kvarstår gäller, om inte staten medger annat, detta villkor även efter avtalsperiodens utgång.

Till följd av statens omfattande engagemang i Broströms har staten enligt avtalet rätt att utse en företrädare med samma rätt och möjlighet till insyn i Broströms som tillkommer en revisor. Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade jag den 5 oktober 1981 direktören Karl-Erik Svedberg att vara företrädare för staten i frågor som rör avtalet mellan staten och Broströms.

Till följd av vissa planer på ett omfattande moderniseringsprogram informerade Broströms våren 1982 statens företrädare om att möjligheten att genomföra investeringsprogrammet var beroende av den framtida utformningen av avtalet och villkorslånet.

Regeringen uppdrog därför den 5 augusti 1982 åt direktören Karl-Erik Svedberg att utöver sitt uppdrag i anledning av avtalet mellan staten och

Broströms även överlägga med rederiet om avtalets och villkorslånets framtida utformning.

Efter diskussioner med företrädare för företaget överlämnade Svedberg till regeringen den 15 september 1982 ett förslag till nytt avtal mellan staten och Broströms att ersätta nu gällande avtal. Broströms styrelse har godkänt avtalet under förutsättning att regeringen lämnar sitt godkännande före utgången av år 1982.

Då förslaget till nytt avtal innefattar frågor som skall underställas riksdagen anhåller jag om att nu få ta upp dessa frågor.

3 Föredragandens överväganden

Våren 1982 fattade riksdagen beslut om vissa sjöfartsfrågor (prop. 1981/82: 217, TU 1981/82: 37, rskr 1981/82: 437). Beslutet innebär bl. a. ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till rederier med fartyg under svensk flagg. Vidare har principbeslut fattats om vissa omläggningar av sjömansskatten som ger möjlighet till nya och internationellt sett mer konkurrenskraftiga avtalskonstruktioner på sjöarbetsmarknaden.

Riksdagens beslut medförde att ett flertal rederier omprövade sina investeringsplaner för att undersöka möjligheterna till tidigareläggningar i förhållande till då gällande planer.

Broströms samarbetar med två svenska (Transatlantic och Wallenius) samt två utländska rederier i trafik på Nordamerika inom den s. k. ATLANTIC CONTAINER LINE (ACL).

Nuvarande ACL-flotta byggdes upp åren 1967–1969 och rederierna var först med att erbjuda roll on-roll off (roro) trafik mellan Europa och Nordamerika.

Trafiken över Nordatlanten sliter hårt på fartygen och till detta kommer stigande energipriser vilket sammantaget har medfört att ACL-flottan måste förnyas. Förnyelsen var för de svenska rederiernas del ursprungligen planerad till senare hälften av 1980-talet. Till följd av den optimism som riksdagens sjöfartspolitiska beslut har resulterat i har emellertid de svenska rederierna redan nu efter förfrågningar hos olika varv slutit avtal om tre nya ro-ro fartyg för ACL-trafiken.

Broströms har emellertid till staten och skeppsbyggnadsvarvet anmält att investeringen för deras del är beroende av att avtalet mellan staten och Broströms ges en annorlunda utformning.

På regeringens uppdrag har direktör Karl-Erik Svedberg förhandlat med företrädare för Broströms och lämnat regeringen förslag till nytt avtal mellan staten och Broströms i syfte att bereda rederiet möjlighet att delta i nämnda investering i tre ro-rofartyg.

Styrelsen i Broströms har för sin del godkänt avtalet. Ett villkor för avtalets giltighet är att regeringen gör detsamma före 1982 års utgång.

Innan jag går in på förslaget till avtal vill jag först redovisa min syn på linjetrafikens betydelse för svensk industri och svensk sjöfartsnäring och min syn på Broströms utveckling.

I prop. 1979/80: 166 om sjöfartspolitik drog min företrädare upp riktlinjerna och angav målen för Sveriges sjöfartspolitik. Ett av målen angavs bl. a. vara att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett tillfredsställande sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Ambitionen att trygga det svenska näringslivets behov av regelbundna och säkra transporter innebar att de statliga insatserna främst borde inriktas mot olika typer av reguljär linjetrafik som svenska rederier upprätthåller på svenska hamnar.

Föredraganden ansåg därför att det var av stor betydelse att en fortsatt hög svensk transportkapacitet kunde bibehållas inom fjärrlinjetrafiken och att en successiv förnyelse av tonnage kommer till stånd.

Riksdagen godtog denna bedömning (TU 1979/80: 30, rskr 1979/80: 412).

Riksdagen har inte funnit anledning att ompröva denna principiella inriktning i samband med beslutet om vissa sjöfartsfrågor (prop. 1981/82: 217, TU 1981/82: 37, rskr 1981/82: 437).

Målet för sjöfartspolitik bör stå fast. Linjetrafik på svenska hamnar i svensk regi är av betydelse för det svenska näringslivets långsiktiga konkurrenskraft. Endast en högkvalitativ transportapparat kan punktligt leverera exportföretagens produkter på fjärran marknader. Jag anser det därför vara av stor vikt att de svenska linjerederierna kan följa med i den tekniska utvecklingen och erbjuda sina kunder de mest avancerade transportlösningarna. Bl. a. härigenom kan deras konkurrenskraft vidmakthållas.

Mot denna bakgrund är förnyelsen av ACL-tonnage en viktig sjöfartspolitisk fråga. De speciella relationer som gäller mellan parterna i ACL gör det nödvändigt för Broströms att investera nu varigenom intresset att betjäna den svenska industrin kan vidmakthållas.

Jag övergår nu till att behandla Broströms utveckling sedan det ursprungliga avtalet mellan staten och Broströms ingicks år 1978.

Den statliga insatsen år 1978 var ett viktigt bidrag till att Broströms kunde bibehålla sin karaktär som stort svenskt linjerederi med inriktning på svensk industris transportbehov. Det har vid överläggningarna mellan staten och Broströms varit ett gemensamt mål att företagets inriktning skall kunna bibehållas och att Broströms skall kunna utvecklas.

Perioden 1978–1982 har i huvudsak ägnats åt att konsolidera Broströms och koncentrera verksamheten mot de för den svenska exportindustrin väsentliga verksamheterna. Inriktningen av denna omstrukturering har skett i samförstånd mellan staten och företaget. Viss omstrukturering kvarstår att genomföra, men det strikta inflytandet som staten har haft möjlighet att utöva mot bolaget bör kunna minskas. Broströms bör nu kunna utvecklas med den inriktning som företaget har fått.

Broströms ekonomiska ställning har väsentligt förbättrats sedan år 1978.

men medger ännu inte att större investeringsprogram påbörjas. Av bl. a. dessa skäl bör avtalet mellan staten och Broströms omprövas.

Mot bakgrund av vad jag har redovisat har staten överlagt med Broströms om den framtida utformningen av villkorslånet och avtalet.

Förslaget till nytt avtal med Broströms utgår ifrån att den inriktning av verksamheten som Broströms har uppnått genom omstrukturering sedan år 1978 skall fortsätta och att företaget från nuvarande plattform skall kunna utvecklas. För detta krävs att företagets finansiella ställning förbättras snabbare än vad som kan förväntas utan statliga åtgärder.

Den finansiella förbättringen uppnås genom att staten avstår från 100 milj. kr. av villkorslånets 250 milj. kr. Resterande del av villkorslånet, 150 milj. kr., skall vara ränte- och amorteringsfritt intill utgången av år 1989.

För att underlätta en nyemission skall nuvarande bindning mellan utdelning och amortering av villkorslånet under avtalsperioden ersättas av ett utdelningstak. För nyemitterade aktier skall dock inget utdelningstak föreligga. Syftet med detta är att underlätta en – också från allmän synpunkt – önskvärd kapitalökning hos Broströms. Den angivna konstruktionen innebär ett incitament för aktieägarna att delta i nyemission av aktier i företaget.

Efter utgången av år 1989 skall villkorslånet återbetalas som ett 25-årigt annuitetslån efter en på marknadsmässiga grunder fastställd ränta. Skulle Broströms resultat eller likviditet hindra en sådan återbetalning skall förhandlingar upptas om en förändring av villkoren. Lånen kommer sålunda även i fortsättningen att kunna redovisas som ansvarsförbindelse.

Under den tid lånet är ränte- och amorteringsfritt gäller att om Broströms reducerar sin svenskbaserade rederiverksamhet inom linjeredivisionen i snabbare takt än staten kan godta skall återbetalning av villkorslånet ske i motsvarande mån under det år reduceringen sker.

Så länge villkorslånet inte tillfullo är återbetalt har Broströms förbundit sig att bibehålla sin karaktär av svenskt linjerederiföretag med inriktning på svenskt industritransportbehov.

Det är min uppfattning att den träffade uppgörelsen ger utrymme för att Broströms skall kunna vidareutvecklas som linjerederi och därigenom ge staten ett viktigt bidrag till att de sjöfartspolitiska målen uppfylls. Jag vill också erinra om att Broströms dominerande ställning i ACL-konsortiet medför att utan Broströms investeringsbeslut blir hela förnyelsen av ACL-flottan skjuten på framtiden. Det är därför väsentligt även för de övriga svenska deltagarna i ACL-konsortiet att Broströms kan investera.

I övrigt förlängs avtalet av år 1978.

Enligt min mening medför förslaget till avtal en rimlig avvägning mellan kostnader för staten och positiva effekter för svensk linjesjöfart. Broströms bereds möjligheter att investera och utvecklas på mer marknadsmässiga villkor än f. n. Staten får rimliga garantier för att en väsentlig del av sjöfartsnäringen kan utvecklas genom det direkta sambandet mellan

Broströms och övriga linjerederiers investeringsvilja som jag tidigare redogjort för.

4 Hemställan

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

att bemyndiga regeringen att godkänna ett avtal mellan staten och Broströms Rederi AB i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag har anfört.

5 Beslut

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

