

**Regeringens proposition****1975/76: 121**

om vissa varvsfrågor;

beslutad den 26 februari 1976.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

G. E. STRÄNG

RUNE B. JOHANSSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. utgången av år 1978 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri till ett sammanlagt belopp av högst 12 900 milj. kr. Garantisystemet föreslås temporärt bli utvidgat till att omfatta också lagerproduktion av fartyg för leveranser t. o. m. år 1978 eller efter särskild prövning i vissa fall t. o. m. år 1979. Vidare läggs fram förslag om vissa ändringar i riktlinjerna för nuvarande system för fartygskreditgarantier och om att en rådgivande nämnd skall inrättas för prövning av riskerna med det statliga garantiåtagandet.

I propositionen läggs vidare fram förslag om godkännande av avtal mellan staten och Saléninvest AB om samgående mellan AB Götaverken och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB. Avtalet innebär bl. a. att staten överlåter sina aktier i Eriksberg till Götaverken för ett belopp av 1 000 kr., omvandlar sitt lån till Götaverken av f. n. 45 milj. kr. till aktier i bolaget och förvärvar aktier i Götaverken för ett belopp av 136 milj. kr. Staten kommer på så sätt att förfoga över 51 % av aktierna i Götaverken. Därtill föreslås att 420 milj. kr. anvisas för att täcka Eriksbergs förlust för år 1975.

Vidare föreslås att Uddevallavarvet AB får anstånd t. o. m. år 1978 med återbetalning av ett statligt lån på 40 milj. kr.

För stöd åt varvsindustrins forsknings- och utvecklingsverksamhet föreslås att styrelsen för teknisk utveckling tillförs 13 milj. kr. för budgetåret 1976/77.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1976-02-26

**Närvarande:** statsrådet Sträng, ordförande, och statsråden Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Geijer, Bengtsson, Norling, Carlsson, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Peterson

**Föredragande:** statsrådet Johansson

### Proposition om vissa varvsfrågor

---

#### 1 Inledning

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag den 30 maj 1974 sakkunniga (I 1974: 03) för att utreda varvsfinansieringsfrågor m. m. De sakkunniga<sup>1</sup>, som antog namnet varvskreditutredningen, hade till uppgift att kartlägga, analysera och lämna förslag till en långsiktig utformning av statens medverkan i varvsindustrins finansiering. Uppdraget omfattade även en översyn av skeppshypotekskassornas verksamhet.

Mot bakgrund av den kris som varvs- och rederinäringarna har befunnit sig i under de senaste två åren fick utredningen genom tilläggsdirektiv den 7 augusti 1975 i uppdrag att undersöka möjligheterna för staten att få en bättre kontroll och styrning av den finansieringsverksamhet som i dag bedrivs med hjälp av statliga fartygskreditgarantier.

Utredningen har den 12 december 1975 avlämnat betänkandet (SOU 1975: 101) Fartygsfinansiering. I betänkandet läggs fram förslag om de statliga fartygskreditgarantiernas utformning och skeppshypotekskassornas organisation.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av sjöfartsverket, bankspektionen, riksrevisionsverket, kommerskollegium, statens industriverk, statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten, exportkreditnämnden, fullmäktige i Sveriges riksbank, fullmäktige i riksgäldskontoret, Landsorganisationen i Sverige (LO) — efter hörande av Svenska metallindustriarbetareförbundet —, Rederiföreningen för mindre fartyg, Skeppsfartens sekundärlånekassa, AB Svensk Exportkredit, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska bankföreningen, Svenska skepps-

<sup>1</sup> Direktören Bo Jonas Sjönander, ordförande, direktören Sven Andrén, direktören Nils-Hugo Hallenborg, f.d. vice riksbankschefen Sven Jøge, utredningssekreteraren Jan-Erik Nyberg, fil.kand. Jan Olsson, hovrättsrådet Axel Wallén och direktören Sture Ödner.

hypotekskassan, Sveriges industriförbund, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Vid början av år 1975 hade utvecklingen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (Eriksberg) lett fram till en allvarlig situation beträffande såväl likviditet som soliditet. Mot den bakgrunden och med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade jag den 21 februari 1975 en särskild kommission<sup>2</sup> med huvuduppgift att utreda förutsättningarna och formerna för en rekonstruktion av Eriksberg.

Kommissionen avlämnade en rapport den 30 april 1975 med förslag till temporär lösning av krisen vid Eriksberg. På grundval av kommissionens rapport lades i prop. 1975:110 fram förslag innebärande bl. a. att staten per den 1 juli 1975 skulle förvärva samtliga aktier i Eriksberg. Riksdagen beslöt i enlighet med förslaget (NU 1975: 35, rskr 1975: 247).

Under hösten 1975 fortsatte kommissionen sitt arbete med att finna en långsiktig lösning av krisen vid Eriksberg. Som ett resultat av detta arbete träffades den 17 december 1975, med förbehåll för regeringens godkännande, ett ramavtal mellan Saléninvest AB och staten om samgående mellan AB Götaverken (Götaverken) och Eriksberg.

Till avtalet anknyter följande, med förbehåll för regeringens godkännande, den 13 februari 1976 träffade avtal, nämligen *dels* avtal om överlåtelse av aktier i Götaverken, *dels* avtal om överlåtelse av aktier i Eriksberg m. m., *dels* konsortialavtal beträffande samarbetet mellan staten, Saléninvest AB och Statsföretag AB som delägare i Götaverken. Ramavtalet med anknyttande avtal bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1—4*.

Mot bakgrund av den rådande krisen på de internationella fartygs- och fraktmarknaderna med kraftigt försämrad orderingång vid världens varv som följd framfördes från den svenska varvsindustrins sida under hösten 1975 krav på temporära statliga kreditgarantier för lagerproduktion av fartyg. En arbetsgrupp inom industridepartementet har studerat förutsättningarna och formerna för statligt stöd för sådan lagerproduktion. Arbetsgruppen, som har bedrivit sitt arbete i nära samråd med representanter för företag och fackliga organisationer inom det nyligen upprättade varvsrådet (tidigare styrande kommittén för varvssamarbete), avlämnade den 26 februari 1976 en rapport med förslag om särskilda garantier för lagerproduktion vid varvsföretagen.

Uddevallavarvet har i skrivelse den 12 februari 1976 hemställt i första hand att återstoden av ett statligt kapitaltillskott av 40 milj. kr. efterskänks och i andra hand att återbetalning inte skall behöva ske förrän tidigast fr. o. m. år 1981.

<sup>2</sup> Direktören Nils-Hugo Hallenborg, ordförande, statssekreteraren Tony Hagström, förbundsjuristen Sören Mannheimer, direktören Bo Jonas Sjölander och direktören Ingvar Trogen.

## 2 Den internationella bakgrunden

I den förut nämnda arbetsgruppens rapport anförts beträffande den aktuella marknadssituationen och utsikterna för de närmaste åren följande.

Överkapaciteten inom världens varvsindustri har blivit utomordentligt stor, främst genom händelserna på oljemarknaden hösten 1973. Det fyrfaldigade råoljepriset och de omfattande energipolitiska åtgärder, som har vidtagits av praktiskt taget alla industriländer för begränsning av energiförbrukning och för produktion av energi som kan ersätta oljan, har grundligt förändrat framtidsbilden för såväl varven som sjöfartsnäringen.

Det förändrade läget har i första hand medfört att tankfraktpriserna under åren 1974 och 1975 har fallit under den nivå som ger redarna täckning för arbetslöner och övriga rena driftkostnader. Av den befintliga tankfartygsflottan på ca 290 milj. dwt<sup>1</sup> ligger inemot 20 % upplagd eller sysslös. Den faktiska överkapaciteten uppskattas vid utgången av år 1975 till ca 85 milj. dwt eller 30 % av tankfartygsflottan, om hänsyn tas även till frivilliga ineffektiviteter i den seglande flottan, främst genom fartreduktion. Kombinerade fartygstyper, som har utnyttjats för oljefrakter, har sökt annan sysselsättning och orsakat överkapacitet även på torrlastmarknaden.

Även varvsindustrin har drabbats av omedelbara effekter. Orderingen vad avser tankfartyg har i det närmaste upphört och en inte obetydlig del — ca 30 % — av tidigare tecknade order har annullerats. Genom dessa avbeställningar har för många varv luckor uppstått i produktionsplanerna för åren 1976—1977. Detta har medfört bl. a. att ersättnings tonnage i viss utsträckning har offererats på världsmarknaden till mycket låga priser. Samstämmiga bedömare anser att ytterligare avbeställningar är att vänta.

Hur länge överskottet på stort tanktonnage kommer att bestå kan inte bedömas i dag. Trots ökad avgång genom skrotning och förluster har nettotillskottet av nytt tonnage från slutet av år 1973 till slutet av år 1975 uppgått till ca 80 milj. dwt, medan efterfrågan på frakter har minskat betydligt. För både år 1976 och år 1977 torde överskottet snarast komma att öka, allteftersom den gamla orderstocken hos varven arbetas av. Vid 1976 års ingång fanns alltså 85 milj. dwt tanktonnage i beställning vid världens varv. Så länge obalansen på tankfraktmarknaden består kommer emellertid oljefrakterna att förbli på bottenivå och därmed blir redarnas nybeställningsintresse mycket litet. Inte minst redarnas betalningsförmåga utsätts för stora påfrestningar. I Norge har sålunda vid årsskiftet 1975—1976 inrättats en särskild — tillfällig — garantiordning för att bistå den norska rederinäringen i den akuta krisen. Garantiordningen syftar till att stärka de norska redarnas finan-

<sup>1</sup> Dödviktston

sieringsmöjligheter för fartyg som levereras t. o. m. den 31 december 1976. Det statliga garantiåtagandet maximeras till 2 000 milj. norska kronor, men det anmälda behovet är flera gånger större.

För varvsindustrin har omslaget på efterfrågesidan inneburit att den globala överkapaciteten blivit det dominerande problemet. Genom investeringar i nya varv och rationaliseringar av gamla varv har produktionskapaciteten successivt ökat under första hälften av 1970-talet. Redan före oljekrisen år 1973 pekade prognoser på att världens varvskapacitet skulle bli större än fartygsefterfrågan under andra hälften av 1970-talet. Det förutsedda gapet har naturligtvis kraftigt ökat genom det nya läget på oljemarknaden. För en betydande del av världens varvsindustri ger de marknadsperspektiv som nu kan anses sannolika endast ett begränsat utrymme för lönsam sysselsättning. Det råder knappast någon tvekan om att den globala varvskapaciteten på sikt måste bantas ned kraftigt. Sedan den kvarvarande orderstocken har avverkats måste sysselsättningen särskilt under åren 1978—1979 med nuvarande marknadsutsikter betecknas såsom problematisk för ett betydande antal av världens storvarv.

Det kommer sålunda att finnas en mycket stor överkapacitet inom den internationella sjöfarten och den internationella varvsindustrin sannolikt ända fram emot år 1980. En viss begynnande balans inom sjöfarten kan visserligen inträda redan år 1978 som följd av förbättrade industrikonjunkturer och av åtgärder som kan komma att vidtas för att reducera tankeröverskottet. En balans på fraktmarknaderna får emellertid genomslag i varvsindustrin först efter ett par år.

Det råder f. n. relativt stort internationellt samförstånd om att varvsindustrins kapacitet måste reduceras kraftigt — storleksordningen 30 å 40 % har nämnts — med hänsyn till den lägre nivå på vilken fartygsefterfrågan efter år 1980 kan komma att stabiliseras. Internationella överläggningar vari Sverige deltar pågår härom såväl mellan varvsindustrins organisationer som inom OECD. Den svenska varvsindustrin kommer rimligtvis att få bära sin del av en internationell reduktion av varvskapaciteten.

### 3 Varvskreditutredningen

#### 3.1 Nuvarande fartygskreditgarantisystem

I sina huvuddrag bygger det nuvarande systemet för fartygskreditgarantier på det som infördes år 1963. Systemet går i korthet ut på att staten genom att ställa garantier underlättar varvens refinansiering av kundkrediter resp. finansiering av pågående produktion. Garantiramarna fastställs årligen av riksdagen för fem år framåt. Den praktiska tillämpningen av systemet, villkor, säkerheter m. m., regleras bl. a. av regeringens skrivelser till fullmäktige i riksgäldskontoret.

Huvuddragen i det gällande garantisystemet beskrivs i det följande.

### 3.1.1 *Garantityper*

Kreditgaranti kan meddelas för tre olika slag av lån, refinansieringslån, fartygsbyggnadslån och beställares borgenslån. Den senare lånetypen avser lån som beställaren tar upp med borgen från varvet. Oberoende av låneform gäller att garanti får ställas för en löptid av högst 15 år. Grundläggande för garantisystemet är således i detta avseende att varven ges möjlighet att variera bl. a. löptid och valuta på de lån som har statsgaranterats. För garanti avseende beställares borgenslån gäller emellertid att villkoren i lånet beträffande omfattning, löptid och amorteringsvillkor skall stå i överensstämmelse med gällande OECD-överenskommelse. I de fall borgenslånet lämnas av svensk bank eller annan svensk långivare gäller dessutom bestämmelserna om minimiränta. Långivaren skall godkännas av riksgäldsfullmäktige utom i de fall lånet utgörs av obligationslån eller lånet lämnas av svensk bank. Riksgäldsfullmäktige äger medge att långivare överlåter lånet till annan.

### 3.1.2 *Det statliga åtagandet*

För refinansieringslån och fartygsbyggnadslån innebär den av riksgäldsfullmäktige tecknade garantin ett borgensåtagande såsom för egen skuld, s. k. proprieborgen. I fråga om beställares borgenslån tecknar riksgäldsfullmäktige s. k. efterborgen, dvs. en borgen för varvets fullgörande av sitt borgensåtagande.

Garantin skall i fråga om amorteringslån minska i takt med avbetalningarna på lånet, men får, om garantin täcker endast viss del av lånet, bibehållas oförändrad till dess garantin efter gjorda avbetalningar täcker hela lånet.

Riksgäldsfullmäktige har regressrätt gentemot varvet för samtliga de betalningar för vilka garanti har ställts.

### 3.1.3 *Säkerhet för garanti*

Varv skall ställa säkerhet för fartygskreditgaranti. Säkerheten skall hänföra sig till fartyg, för vilket eller vilka garanti kan utfärdas, och skall godkännas av riksgäldsfullmäktige.

Säkerheten för garanti består regelmässigt av redarväxlar och fartygsinteckningar. I de fall säkerheten hänför sig till fartyg som inte har levererats består den normalt av s. k. förskottsväxlar. Så länge varvet kan prestera säkerheter av angivet slag och har utnyttjat utrymme på kvoten, kan varvet inom den tilldelade ramen få garanti för sina lån.

År 1971 infördes vissa bestämmelser angående säkerheterna, vilka begränsade förskottsväxlarnas användning som säkerhet. Beträffande fartygsinteckningar bestämdes att dessa skall utgöras av s. k. andraprioritetsinteckningar, vilka inte ansågs som belåningsbara utan särskild till-

löggsäkerhet. Upplåning mot förstaprioritetsinteckning skulle sålunda ske utan statlig medverkan. Med andraprioritetsinteckning avses inom ramen för garantisystemet en inteckning som svarar mot den del av fartygskrediten som ligger över 50 % av kontraktspriset.

För år 1975 gäller att belåningsgränsen för förstaprioritetsinteckningar har bedömts underskrida 50 % av fartygsvärdet. Regeringen har därför beslutat att garantier avseende refinansiering av fartyg levererade under åren 1974 och 1975 till viss del får säkerställas med förstaprioritetsinteckningar.

#### *3.1.4 Förlängning av garanti*

Frågan om förlängning av garanti är numera särskilt reglerad. Bestämmelserna innebär att, om löptiden för lånet med statlig garanti är kortare än löptiden för varvets kredit till beställaren, garantin får utnyttjas för förnyad upplåning till ett belopp som vid tidpunkten för det nya lånets upptagande motsvarar beställarens återstående skuld till varvet.

#### *3.1.5 Insyn i varvsföretagens verksamhet*

Från regeringens sida har flera gånger, senast i prop. 1974: 1 (bil. 15 s. 89), understrukits att fartygskreditgarantierna utgör en risk för garantigivaren/staten. Av detta skäl har inom industridepartementet inrättats ett löpande informationssystem med bl. a. en årlig enkätundersökning, som speglar varvens ekonomiska och finansiella utveckling. Inom ramen för samarbetet i varvsrådet (tidigare styrande kommittén) behandlas på grundval av denna årliga enkätundersökningen varvsföretagens behov av fartygskreditgarantier. Beslut om fartygskreditgaranti kan vidare göras beroende av att av riksgäldsfullmäktige anvisade revisorer inhämtar uppgifter om förhållanden av betydelse för bedömningen av risker förenade med garantigivningen.

#### *3.1.6 Valutafluktuationer*

De kraftiga valutakursfluktuationerna under senare år har för statens del inneburit dels att garantiåtagandena uttryckta i svenska kronor har förändrats relativt kraftigt, dels att säkerhetsbrist har uppstått om den valuta vari säkerheten är uttryckt har sjunkit i värde gentemot den garanterade lånevalutan. Uppstår differens begär riksgäldsfullmäktige genom vederbörande pantvårdare ytterligare säkerhet. Utgångspunkten är härvid att säkerhet vid varje tillfälle beloppsmässigt skall täcka statens garantiåtagande.

### 3.1.7 Internationella överenskommelser avseende varvskrediter

Enligt gällande bestämmelser för fartygskreditgarantier skall villkoren för garantierna stå i överensstämmelse med såväl de exportkreditöverenskommelser inom ramen för OECD som andra internationella överenskommelser om begränsning av stöd till varvsindustrin som staten har biträtt. Riksgäldsfullmäktige kan därför acceptera endast sådana säkerheter som är hänförliga till fartygskontrakt som står i överensstämmelse härmed. För kontrakt tecknade fr. o. m. den 1 juli 1974 gäller att fartygskreditens löptid får vara högst 7 år och utgöra högst 70 % av kontraktets pris. Räntan skall vara lägst 8 %. Fartygskrediten skall återbetalas genom lika amorteringar med normalt 6 och högst 12 månaders intervaller.

### 3.1.8 Infriande av det statliga garantiåtagandet

En av grundpelarna i garantisystemet är att varven skall ställa vissa definierade typer av säkerhet för garanti. För att förlust för staten skall uppkomma genom garantiåtagandena krävs, i de fall säkerheten är hänförlig till levererat fartyg, att såväl varv som beställare blivit oförmögna att fullgöra sina förpliktelser samt att det genom inteckningarna pantsatta fartyget kraftigt har minskat i värde. I det fall säkerheten består av förskottsväxlar kan förlust för staten uppkomma först efter varvets konkurs eller sedan ackordsförhandlingar har inletts och beställaren inte förmår att infria sin växelskuld. Staten har hittills inte behövt infria något garantiåtagande.

### 3.1.9 Principer för garantitilldelning

Förslag om årlig tilldelning av garantier framläggs för de fyra storvarvens<sup>1</sup> del av varvsrådet och för de mindre varvens del av Sveriges varvsindustriförening. Beloppsgrundande för den årliga garantitilldelningen är den disponibla totala mängden andraprioritetssäkerheter i ett års leveranser samt förskottsväxlar avseende leveranser inom 12 månader. Vid fastställande av garantibeloppets storlek begränsas volymen förskottsväxlar till att högst motsvara kreditgivningen mot andraprioritetssäkerheter i nästkommande års leveranser.

Totalt har utfärdats fartygskreditgarantier på 6,5 miljarder kronor under perioden 1963—1975. Av dessa var 80 % dvs. ca 5,2 miljarder kronor utestående vid halvårsskiftet 1975. Den av riksdagen godkända femårsramen för perioden 1976—1980 upptar ett belopp på 4,5 miljarder kronor.

Som säkerheter för kreditgarantier gäller beträffande de fyra storvarven att andelen förskottsväxlar har ökat successivt och nu uppgår till 25 % av totalsäkerheten.

<sup>1</sup> Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, AB Götaverken (inkl. Öresundsvarvet), Kockums Mekaniska Verkstads AB och Uddevallavarvet AB.

### 3.2 Jämförelse mellan exportkreditgarantisystemet och fartygskreditgarantisystemet

För att underlätta svenska exportörers kreditförsäljning och finansiering av kundkrediter erbjuder svenska staten via exportkreditnämnden garantier för de risker som sammanhänger med importörens betalning. Exportkreditnämnden utfärdar i första hand avgiftsbelagda garantier mot s. k. politiska risker, dvs. importländers oförmåga att överföra enskilda köparens betalningar till Sverige, men också mot s. k. kommersiella risker, dvs. enskilda importörers bristande förmåga eller vilja att betala.

Utredningens analys av statens risktagande i exportkreditgarantisystemet och fartygskreditgarantisystemet sammanfattas i det följande.

Det statliga *åtagandet* i fartygskreditgarantisystemet är knutet till varven och varvens finansiering och innebär att staten går i borgen för varvens lån. I exportkreditgarantisystemet är riskerna i allmänhet bundna till beställaren. I allmänhet blir också statens nominella åtagande större i exportkreditgarantisystemet än i fartygskreditgarantisystemet. Anledningen härtill är att exportkreditnämnden försäkrar hela fartygskontraktet medan riksgäldsfullmäktige går i borgen för ett lån avsett för finansieringen av en del av fartygskontraktet.

Beträffande åtagandenas löptid gäller att exportkreditnämndens åtagande aldrig går utöver beställarens medan riksgäldsfullmäktige kan utfärda fartygskreditgarantier med löptid upp till 15 år. Det senare innebär att det vid garantiutfärdandet är osäkert vilka säkerheter som kommer att presteras efter de fartygskrediter som har amorterats efter sju à åtta år.

Statens *risktagande* i de båda systemen kan exemplifieras av följande risksituationer:

- beställares hävning av kontrakt.
- beställares konkurs,
- varvets konkurs.

I exportkreditgarantisystemet gäller att ett utlösande av exportkreditgarantin normalt endast inträffar vid beställarens kontraktstridiga hävning eller konkurs. Skyldighet uppstår då att ersätta varvet för utestående fartygskredit med avdrag för förskott och eventuella skadestånd. Därefter övertar exportkreditnämnden varvets resp. långivarens rätt gentemot beställaren, och exportkreditnämndens slutliga förlust blir därför beroende av aktuellt och förväntat värde på fartyget. Beställares kontraktsenliga hävning resp. varvets konkurs utlöser i allmänhet inte exportkreditnämndens garantiåtagande.

I fartygskreditgarantisystemet innebär beställares kontraktshävning eller konkurs endast att riksgäldskontoret kommer att kräva att varvets säkerheter för förskottsväxlar och fartygskrediter byts ut eller förstärks.

Först vid varvets oförmåga att betala eller konkurs övertar riksgäldsfullmäktige varvets betalningsansvar. Förlustrisken blir då beroende av dels värdet av till riksgäldsfullmäktige pantsatta säkerheter, dels övriga tillgångar i varvet/konkursboet. Det senare kan innebära att riksgäldsfullmäktige — som mest betydande enskilde borgenär — kan påverka beslut angående fartygsbyggen och därmed minimera förlusterna.

Utredningen konstaterar att säkerheterna efter leverans i såväl exportkreditgarantisystemet som fartygskreditgarantisystemet utgörs av fordran på beställare och pant i fartyget. Genom att det i fartygskreditgarantisystemet tillkommer en primär regressfordran på varvet kan säkerheterna anses vara av något större värde i detta system.

Några premier tas f.n. inte ut för fartygskreditgarantierna. För exportkreditgarantierna utgår däremot en affärsmässig premie som bildar reserv för skadereglering.

### 3.3 Utredningens förslag

Utredningen föreslår att nu gällande system för fartygskreditgarantier avvecklas och att dess uppgifter på sikt — när sjöfarts- och varvskonjunkturen har normaliserats — övertas av ett något modifierat exportkreditgarantisystem. Under tiden fram till dess ett nytt system kan träda ikraft föreslår utredningen att det nuvarande systemet, dock med viktiga förändringar, skall gälla. Utredningen föreslår vidare vissa förändringar i statens medverkan vid de svenska redarnas finansiering .

I det följande redovisas utredningens överväganden och förslag beträffande statens medverkan i fartygsfinansieringen.

#### 3.3.1 Krav på ett nytt kreditgarantisystem

Enligt utredningens uppfattning bör följande krav uppställas på ett fartygskreditgarantisystem.

1. Garanti får endast ställas med avseende på sådana avtal där överenskomna betalningsvillkor inte strider mot av svenska staten ingångna internationella överenskommelser.
2. Systemet skall omfatta fartyg som levereras från svenskt skeppsvarv för såväl utländsk som svensk beställares räkning.
3. Systemet skall underlätta finansieringen av svenska varvs kundkrediter men skall inte stimulera till kreditförsäljning.
4. Statliga garantier avseende finansiering av fartyg under byggnad skall reduceras och på sikt elimineras.
5. Systemet skall vara i princip affärsmässigt baserat. Garantavgifter skall täcka administrationskostnader och på sikt förluster i garantigivningen.
6. Det skall föreligga en direkt och klar anknytning mellan å ena sidan garantin och å andra sidan vad som finansieras med hjälp av garantin.

7. Systemet skall bedrivas inom en av riksdagen godkänd ram avseende det totala statliga garantiåtagandets maximala storlek.

8. Storleken av det statliga garantiåtagandet skall vid varje tidpunkt klart framgå med avseende såväl på åtagandets storlek som på dess tidsprofil.

9. Till grund för en beviljad garanti skall läggas en ekonomisk bedömning av den underliggande affären, omfattande en kreditprövning. För garanti skall av garantigivaren godkänd säkerhet presteras. Det skall vara garantigivaren obetaget att i förekommande fall kräva tilläggs-säkerhet hänförande sig till annan tillgång än det garanterade fartyget.

10. Garantigivaren skall disponera över sådana personella och andra resurser att erforderlig prövning och beredning av ärendena kan ske. Dessa skall handläggas med skyndsamhet så att genomförandet av den underliggande affärsöverenskommelsen inte äventyras.

11. Garanti skall avse motvärdet i svenska kronor till den valuta vari fartygskrediten är avtalad.

12. Garanti skall vara så utformad att den av banker och andra kreditinstitut i Sverige och utomlands godtas som förstklassig säkerhet.

Ett kreditgarantisystem som uppfyller de ställda kraven måste enligt utredningen på väsentliga punkter bli av en annan karaktär än det nuvarande fartygskreditgarantisystemet. Ur statsmakternas synvinkel är kraven på kreditprövning, avgiftsbeläggning, behov av överskådighet över garantiåtagandenas storlek samt garantiernas direkta knytning till finansieringsobjekten angelägna. Ur marknadens — dvs. varvens, redarnas och bankernas — synvinkel är de viktigaste kraven att såväl utländska som svenska beställare skall omfattas samt att garantin skall vara utformad på ett praktiskt användbart sätt.

### 3.3.2 Exportkreditgarantisystemet

Utredningens slutsats av kravgenomgången är att det redan existerande statliga exportkreditgarantisystemet utgör det naturligaste och mest näraliggande alternativet till det gällande systemet.

Det statliga exportkreditgarantisystemet och fartygskreditgarantisystemet syftar båda till att underlätta försäljning på kredit. Det förstnämnda systemet omfattar i princip all svensk export, medan det senare är speciellt för en industrigren, de svenska varven. Båda systemen är uppbyggda kring statliga garantier. Tekniskt sett skiljer sig systemen åt i vissa avseenden, som har belysts i det föregående. Exportkreditgarantisystemet är sålunda utformat som ett försäkringssystem där staten via exportkreditnämndens garanti ger exportören eller dennes finansiär en utfästelse att hålla vederbörande skadeslös vid bristande betalning från köparen. Enligt utredningen kan emellertid exportkreditgarantierna fylla samma huvudfunktion som fartygskreditgarantierna, nämligen att underlätta refinansiering av lämnade kundkrediter.

Utredningen konstaterar vidare att exportgarantisystemet är baserat på affärsmässighet. Verksamheten baseras på avgifter, vilka utgår i proportion till de utställda garantierna och deras löptid och därmed till de risker garantigivaren, staten, ikläder sig. Ett annat affärsmässigt inslag i exportkreditgarantisystemet är principen om kreditprövning i varje enskilt fall av kommersiella risker och varierande täckningsgrad alltefter den risk som bedöms vara förknippad med affären.

Exportkreditnämnden kan i dag endast garantera exportförsäljningar. Fartygskreditgarantisystemet är däremot tillämpligt även vid leveranser från svenska varv till svenska redare. En övergång till exportkreditgarantisystemet för de svenska varven kräver, enligt utredningen, att exportkreditgarantiernas användningsområde utvidgas på denna punkt. Utredningen föreslår därför att samma regler som gäller inom exportkreditgarantisystemet skall gälla för de svenska varvens leveranser till svenska beställare. Utredningen noterar i detta sammanhang att fartyg levererade från svenska varv till svenska redare enligt tull- och mervärdesskatteförfordningarna behandlas på ett för exportleveranser likvärdigt sätt.

Utredningen har av dessa skäl kommit till slutsatsen att det nuvarande fartygskreditgarantisystemet bör upphöra och avlösas av att exportkreditgarantisystemet generellt blir tillämpligt även för de svenska varven. Denna övergång bör enligt utredningens mening ske i samband med att en återgång till en normal varvskonjunktur inträffar.

### *3.3.3 Fartygskreditgarantisystemet under en övergångsperiod*

Mot bakgrund av rådande läge och utvecklingsperspektiven på frakt- och fartygsmarknaderna, inbegripet de negativa återverkningarna härav på finansieringsinstitutens benägenhet att engagera sig i fartygsfinansiering, anser utredningen det inte tillrådligt att föreslå att exportkreditgarantisystemet med omedelbar verkan ersätter fartygskreditgarantisystemet.

Det är emellertid enligt utredningens bedömning inte lämpligt att fortsätta med fartygskreditgarantisystemet i dess nuvarande form ens under en övergångsperiod. Under en övergångsperiod föreligger därför behov av en särskild garantiordning.

Utredningen föreslår således att övergången till exportkreditgarantisystemet sker i två steg. Det första steget innebär upprättandet av en tillfällig garantiordning som ersätter det nuvarande fartygskreditgarantisystemet. Det fortsatta behovet av detta temporära system föreslås bli prövat varje år av regering och riksdag. Så snart det bedöms möjligt bör det tillfälliga systemet upphöra och ersättas i ett andra steg med ett kreditgarantisystem som upprättas inom ramen för exportkreditgarantisystemet.

Den tillfälliga garantiordningen föreslås få följande utformning.

För att möjliggöra en allsidig prövning av riskerna med det statliga garantiåtagandet föreslås inrättandet av *en särskild garantinämnd*. Nämnden bör vara sammansatt av en representant för vardera riksgäldskontoret, riksbanken, industridepartementet, finansdepartementet, exportkreditnämnden och varven. I nämnden bör vidare ingå företrädare för näringslivet utanför varvsindustrin samt för de anställdas organisationer. Nämnden skall självfallet ha rätt att från dem som begär statens garanti infordra alla erforderliga uppgifter. Eftersom målsättningen på sikt är att en övergång till exportkreditgarantisystemet skall ske så snart det är möjligt, föreslås denna nämnd bli inrättad såsom en särskild rådgivande nämnd i fartygskreditgarantifrågor samverkande med exportkreditnämnden.

För nya order tecknade efter den 1 juli 1976 bör varvet på så tidigt stadium av fartygsaffären som möjligt försäkra sig om att kreditgaranti kan utfärdas. Detta sker genom att varvet inger ansökan om *garantiutfästelse*. Denna ställs till riksgäldsfullmäktige men inges till nämnden. Nämndens uppgift bör vara att i varje enskilt ärende, efter kreditprövning av beställare och varv samt prövning av säkerheter och kreditvillkor, avge rekommendation till riksgäldsfullmäktige angående utfärdande av garantiutfästelse. Före utfärdande av garanti avseende dessa order bör nämnden efter granskning av varje ärende avge yttrande till riksgäldsfullmäktige. I handläggningen av ärenden avseende garantiutfästelse och garanti bör nämnden självfallet iaktta de särskilda förhållanden och problem som kan råda inom svensk varvsindustri under en övergångsperiod. Riksgäldsfullmäktige har därefter att under utövande av sitt ansvar fatta slutligt beslut i varje enskilt ärende. För beredning av ärendena föreslås nämnden repliera på resurser inom riksgäldskontoret samt inom exportkreditnämndens kansli.

Det åligger nämnden att, då detta bedöms möjligt, till regeringen rekommendera att den tillfälliga garantiordningen skall upphöra och ersättas med ett fartygskreditgarantisystem inom exportkreditgarantiordningen.

Till riksgäldsfullmäktiges förfogande bör enligt utredningen stå en av riksdagen fastställd *garantiram* avseende den maximala storleken av de garantiåtaganden — garantiförbindelser plus garantiutfästelser — som kan utfärdas. Ramen skall inte vara tidsbegränsad. Inom exportkreditgarantisystemet används garantiramar av likartat slag. Genom att tillämpa en sådan ram även för fartygskreditgarantierna etableras en kontroll över det statliga garantiåtagandets storlek vid varje tidpunkt. Härigenom bortfaller behovet av nuvarande system med femårsramar, liksom även behovet av individuella årliga garantitilldelningar till varje enskilt varvsföretag. Den nya garantiramen bör enligt utredningen förslagsvis fastställas till summan av den garantivolym som erfordras för den vid systemets ikraftträdande inneliggande orderstocken samt en be-

räknad garantivolym för nya order. Vid en beräkning baserad på de regler för garantierna som utredningen föreslår, och där underlaget har utgjorts av varvens uppgifter i industridepartementets garantienkät hösten 1975 avseende ineliggande order samt prognostiserad fartygsproduktion t.o.m. år 1978, skulle garantiramen behöva uppgå till 7 000 milj. kr. I god tid innan ramen tagits i anspråk bör förslag läggas till riksdagen om beviljande av en ny ram.

I samband härmed, dock minst en gång per år, bör enligt utredningen riksgäldsfullmäktige efter yttrande från nämnden till regeringen avrapportera garantiverksamhetens förlopp i form av gjorda garantiutfästelser och -förbindelser samt beräkna kommande rambehov. Regeringen kan på basis härav lämna redogörelse för garantiverksamheten till riksdagen och föreslå eventuella justeringar av garantiramen.

Det tillfälliga garantisystemet föreslås bli *skilt från nuvarande fartygs-garantisystem*. Säkerheter bör inte kunna tas ur nuvarande system och läggas in i det tillfälliga garantisystemet.

Inom nuvarande fartygskreditgarantisystem föreslås fr.o.m. den 1 juli 1976 endast förlängningar av tidigare utfärdade garantier kunna ske. Nya statliga garantiåtaganden fr.o.m. nämnda dag bör således följa den av utredningen föreslagna övergångsordningen. Avvecklingen av utestående garantier utförs av riksgäldskontoret.

Beträffande tillämpningen av den tillfälliga ordningen innebär utredningsförslaget förändringar gentemot det nuvarande systemet på i huvudsak följande punkter.

Är garanti utfärdad i *utländsk valuta* skall garantiåtagandets omfattning beräknas efter vid varje tillfälle gällande säljkurs på den utländska valutan. Kreditgaranti avseende nya order, tagna efter den 1 juli 1976, bör utfärdas i den valuta vari krediten till fartygsbeställaren har avtalats. Nämnden äger rätt att rekommendera att garanti utfärdas i annan valuta.

*Garantiutfästelse* meddelas som ett åtagande av riksgäldsfullmäktige gentemot varvet att efter senare framställning från varvet godta för garanti den vid utfästelsen redovisade säkerheten. Utfästelsen gäller om förutsättningarna för garantiärendet ej väsentligt ändras. Enligt utredningens mening bör en sådan garantiutfästelse för nya order, tagna efter den 1 juli 1976, alltid föregå beviljande av garanti.

För *fartygsbyggnadslån* föreslås garantiutfästelse och garanti kunna lämnas upp till 30 % av det avtalade fartygspriset under en period av högst 12 månader (för LNG-fartyg<sup>1</sup> och andra fartyg med lång produktions-tid dock högst 24 månader) före beräknad leverans.

För *refinansieringslån eller beställares borgenslån* bör garantiutfästelse och garanti utfärdas till ett belopp svarande mot skillnaden mellan av varvet lämnad kredit resp. varvets borgensåtagande till beställaren och

<sup>1</sup> Fartyg för transport av flytande gas

35 % av fartygspriset. Enligt gällande OECD-överenskommelse får kredit uppgå till högst 70 % av fartygspriset. Detta innebär således att den statliga garantin täcker 50 % av fartygskrediten. Garanti bör kunna avse även resterande del av fartygskrediten, resp. borgensåtagandet s.k. *fördjupning*. För sådan garanti föreslås, som redovisas i det följande, en förhöjd avgift utgå.

Utredningen föreslår att kreditgarantier som utfärdas för order tecknade fr.o.m. den 1 juli 1976 skall *avgiftsbeläggas*. För garanti avseende fartygsbygge bör varvet till riksgäldskontoret erlægga en avgift om 0,5 % per år räknat på utestående garantibelopp. För garanti avseende fartyg bör avgiften vara 0,25 % per år. För s.k. fördjupad garanti bör avgift utgå med 0,75 % per år. Det senare bör avse även order tecknade före den 1 juli 1976. Garantiutfästelse bör utfärdas kostnadsfritt.

### 3.3.4 Rederiernas finansiering

Utredningen konstaterar att de svenska rederiernas rörelseresultat under loppet av år 1975 har försämrats på ett drastiskt sätt. Perspektiven för de närmaste åren pekar på en fortsatt mycket svag fraktsatsnivå, i varje fall på tankmarknaden. Samtidigt kommer svenska redare att fram t.o.m. år 1977 motta tidigare från svenska och utländska varv beställt tonnage i relativt stor omfattning. I detta läge torde enligt utredningen rederiernas behov av extern medel- och långfristig finansiering utanför varvskrediternas område komma att öka kraftigt.

Inför detta perspektiv har såväl utomlands som i Sverige framförts tankar på finansiella åtgärder av olika slag för att stödja de nationella rederiföretagen under denna övergångstid. I Norge har sålunda stortinget hösten 1975 godkänt ett förslag om inrättande av en statlig garantiordning med detta syfte. Utredningens direktiv innefattade inte framläggandet av förslag om åtgärder av detta slag. Utredningen har dock understrukit vikten av att den fortsatta utvecklingen följs med stor vaksamhet.

Det viktigaste inhemska kreditinstitutet för rederiernas långfristiga finansiering är Svenska skeppshypotekskassan och det till denna anknutna institutet Skeppsfartens sekundärlånekassa. Till följd av kassornas begränsade upplåning under senare år har deras betydelse som finansieringskällor för den svenska rederinäringen successivt avtagit.

Enligt utredningens uppfattning är tillgången till långfristig redarfinansiering ur från varvsföretagen fristående källor av stor betydelse. Det vore vidare enligt utredningens mening en fördel för såväl redarna som varven om de nuvarande kassorna kunde öka sin utlåning till de svenska rederierna.

För att främja en sådan utveckling föreslår utredningen att de nuvarande kassornas verksamhet upphör och att deras uppgifter övertas av ett nytt institut — Svensk skeppskredit.

Svensk skeppskredits uppbyggnad och verksamhetsinriktning föreslås bli i huvudsak överensstämmande med de nuvarande kassornas. Skillnaderna ligger i dels att den nuvarande uppdelningen på lån i primär- resp. sekundärkrediter försvinner, dels att det nya institutet får en i förhållande till kassorna stärkt kapitalstruktur. Svensk skeppskredit föreslås således få en garantifond på 200 milj. kr. varav 50 milj. kr. inbetalas som reservfond. Institutets upplåningskapacitet skulle därmed bli 2 000 milj. kr. mot ca 1 500 milj. kr. i de nuvarande kassorna.

Härigenom skulle enligt utredningen skapas förutsättningar för en mer aktiv och flexibel upp- och utlåningsverksamhet än som medges i de nuvarande kassorna. För att underlätta för institutet att utnyttja dessa förutsättningar föreslår utredningen vidare att Svensk skeppskredits administration sammanläggs med AB Svensk Exportkredits. Därigenom skulle den samlade kunskap beträffande fartygs- och redarfinansieringen som finns inom de två instituten bättre kunna tillgodogöras och komma låntagarna till godo. Vidare skulle också administrativa kostnadsbesparingar kunna göras.

Avslutningsvis föreslår utredningen att verksamheten i Statens lånefond för den mindre skeppsfarten samordnas med och administreras av Svensk skeppskredit.

### 3.4 Särskilt yttrande

Särskilt yttrande har avgetts av ledamoten Joge. Joge ansluter sig till utredningens bedömning att det nuvarande fartygskreditgarantisystemet med vissa förändringar och förtydliganden bör bibehållas tills vidare. Däremot delar han inte helt utredningens mening om det nuvarande systemets verkningar och inte heller utredningens uppfattning att det nuvarande systemet på sikt bör avlösas av exportkreditgarantisystemet.

Vad beträffar det nuvarande systemet delar inte Joge uppfattningen att detta i sig skulle uppmuntra till försäljning på kredit. Han menar att den ökade försäljningen på kredit i stället är betingad av varvens internationella konkurrenssituation. Som stöd härför anför Joge det faktum att varven måste räkna med att få betydande merkostnader — främst i form av räntedifferenser — för varje medelfristigt lämnad kundkredit.

För att kompensera ränteskillnaderna och också begränsa de valutamässiga riskerna med ut- och upplåning kan varven i det nuvarande fartygskreditgarantisystemet välja upplåningstider och valutor enligt eget gottfinnande. Joge anser det vara tveksamt att frånta varven denna möjlighet genom att — som utredningen föreslår — hårdare knyta varvens kreditgaranterade upplåning såväl tids- som valutamässigt till kundkrediten.

I anslutning till det nuvarande systemet och de förändringar i detta

som bör införas diskuterar Joge också risk- och kreditprövningsfrågorna. Joge är tveksam om värdet av en noggrannare kreditprövning av såväl varven som nya kontrakt. Som skäl härför anför han bl.a. att även den mest noggranna kreditprövning av varven åren 1972--1973, då de nu leveransfärdiga kontrakten togs, sannolikt inte hade hindrat den nuvarande krissituationen för varven från att uppstå.

Vad slutligen angår utredningens förslag om en övergång till ett exportkreditgarantisystem när varvsmarknaden har normaliserats, anser Joge att denna fråga inte går att ta ställning till f.n. Dels anser han att utredningen har en överdrivet positiv uppfattning om exportkreditgarantisystemets möjligheter att utan större förändringar ersätta nuvarande system, dels menar han att frågan bör vila och bedömas efter förhållandena när en sådan övergång kan bli aktuell.

#### 4 Remissyttrandena över varvskreditutredningens betänkande

##### 4.1 Allmänna synpunkter

Utredningens förslag har i sina olika delar fått ett blandat mottagande under remissbehandlingen. Samtliga remissinstanser som har uttalat sig härom delar emellertid utredningens bedömning att det nuvarande garantisystemet för fartygskrediter bör förändras på viktiga punkter. Med hänvisning bl.a. till ledamoten Joges särskilda yttrande, motsätter sig däremot flertalet remissinstanser ett beslut nu om framtida övergång till ett exportkreditgarantibaserat system. Flera remissinstanser däribland *statens industriverk*, *fullmäktige i riksgäldskontoret* och *Sveriges varvsindustrieförening* uttrycker allmän tveksamhet för exportkreditgarantisystemet som ersättning för nuvarande eller ett modifierat fartygskreditgarantisystem. Andra — däribland *fullmäktige i Sveriges riksbank* och *Svenska bankföreningen* — anser att förslaget om en övergång till exportkreditgarantisystemet inte kan aktualiseras utan ytterligare överväganden och utredning.

LO understryker att frågan om statens engagemang i fartygsfinansieringen måste bestämmas utifrån de allmänna näringspolitiska målen. Fartygskreditgarantisystemet får därför enligt LO inte ha en egen inboende påverkan på kapacitet och produktion.

Även *fullmäktige i Sveriges riksbank* och *statens industriverk* betonar vikten av att kreditgarantisystemet inordnas i en långsiktig statlig varvspolitik som ett samhällligt styrinstrument.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* anför liknande synpunkter såtillvida att man i ett starkt kritiskt yttrande menar att utredningen valt ett alldeles för begränsat synsätt i fråga om de statliga åtagandena inom varvpolitiken när den särskilt har tagit fasta på förlustriskerna för utfärdande av kreditgarantier. Fullmäktige anser att de reella riskerna

för staten inte sammanhänger med valet av garantisystem utan ligger på ett annat plan. De sammanhänger enligt fullmäktige med att en kris som drabbar ett varv kan leda till allvarliga effekter på sysselsättning, kommunal ekonomi, underleverantörer, vår internationella kreditvärdighet m.m. De varvskriser som hittills har tvingat statsmakterna till omfattande ekonomiska insatser har enligt fullmäktige uppstått i samband med internationella konjunkturedgångar eller kriser samt under trycket av en hård internationell konkurrens. Detta, enligt fullmäktige, reella statliga risktagande förändras inte av garantisystemets utformning. Fullmäktige anser därför att garantisystemet måste utformas mot bakgrund av en realistisk bedömning av vari det verkliga statliga risktagandet består.

Även *riksrevisionsverket* pekar på att statens risktagande i varvsindustrin under senare år har tagit formen av omfattande ekonomiska engagemang utanför garantisystemet. Verket framhåller att omfattningen av och beroendet mellan olika former av statligt risktagande inte har behandlats av utredningen.

#### 4.2 Krav på ett nytt kreditgarantisystem

Utredningens katalog över kraven på ett nytt kreditgarantisystem kommenteras direkt endast av fullmäktige i Sveriges riksbank och Svenska bankföreningen. Flera remissinstanser berör emellertid kravkatalogen i andra sammanhang. Dessa senare synpunkter, liksom Bankföreningens, redovisas i de sammanhang de förekommer.

*Fullmäktige i Sveriges riksbank* finner syftet bakom utredningens krav väl motiverat och ansluter sig i huvudsak till utredningens överväganden. Endast i fråga om kravet på att "systemet skall bedrivas inom av riksdagen godkänd ram avseende det totala statliga garantiåtagandets maximala storlek" gör fullmäktige vissa invändningar. Fullmäktige har emellertid ingen erinran mot en övergång till en totalram.

#### 4.3 Exportkreditgarantisystemet

Enligt utredningsförslaget bör det nuvarande fartygskreditgarantisystemet upphöra och avlösas av att exportkreditgarantisystemet blir tillämpligt även för de svenska varven. Denna övergång bör ske när varvskonjunkturen har normaliserats. LO delar denna uppfattning och anser att varvsindustrin i ett normalt läge inte bör särbehandlas i förhållande till annan industri. Samtidigt framhålls svårigheterna att definiera vad som är ett normalt läge, varför förslaget om en årlig prövning av övergången till ett exportkreditgarantisystem biträds av LO. Även *bankinspektionen* ansluter sig i huvudsak till utredningsförslaget på denna punkt. Inspektionen framhåller dock att varvens finansiering

knappast kommer att bli helt jämförbar med industriföretags i allmänhet under överskådlig tid. Anledning finns därför enligt inspektionen att avvakta bl.a. erfarenheterna av den föreslagna temporära ordningen innan det närmare bestäms hur en inordning i exportkreditgarantisystemet skall ske.

Övriga remissinstanser vill antingen inte binda sig för en övergång till detta exportkreditgarantisystem f. n. eller avvisar helt att fartygsfinansieringen inordnas i detta system. Bland de remissinstanser som inte f. n. anser sig kunna biträda en övergång till exportkreditgarantisystemet återfinns *riksrevisionsverket, exportkreditnämnden, fullmäktige i Sveriges riksbank* och *Svenska bankföreningen*.

*Exportkreditnämnden* finner för sin del en framtida övergång till exportkreditgarantisystemet möjlig, dock förutsatt att denna inte medför någon mer grundläggande förändring av detta system för att tillgodose varvsindustrins speciella behov, eftersom systemet har visat sig väl anpassat till den svenska exportindustrin i övrigt. Nämnden delar därför utredningens uppfattning att en övergång under inga förhållanden kan bli aktuell förrän i ett för varven normalt konjunkturläge. Även då skulle emellertid enligt nämnden viktiga kompletteringar av det nuvarande exportkreditgarantisystemet erfordras. Till dessa hör garantigivning för varvens inhemska försäljning och sannolikt — för att garantierna skulle anses fullt godtagbara vid lånefinansiering utomlands — krav på långivargarantier direkt till utländsk kreditinstitution samt slopande av självrisken. I annat fall anser nämnden att svenska varv inte skulle likställas med stora utländska konkurrenter i fråga om lånefinansiering. Med hänsyn till att en övergång till ett exportkreditgarantisystem sannolikt inte kan ske förrän i en ganska avlägsen framtid och att nuvarande exportkreditgarantier därvid skulle behöva ändras och kompletteras i viktiga avscenden, anser exportkreditnämnden att strävan i första hand bör vara att få till stånd ett ändamålsenligt system för fartygskreditgarantier att gälla under den tid som nu kan överblickas.

Enligt *fullmäktiges i Sveriges riksbank* bedömning har inte utredningen övertygande visat att en övergång på sikt till exportkreditgarantisystemet skulle erbjuda en lämplig form för kreditstöd till varvsnäringen. Fullmäktige pekar bl.a. på utredningens krav att "garanti skall vara så utformad att den av banker och andra kreditinstitut i Sverige och utomlands godtas som en förstklassig säkerhet." Med hänvisning bl.a. till ledamoten Joges yttrande på denna punkt, anser fullmäktige inte att exportkreditgarantierna f.n. uppfyller detta krav och menar vidare att även om en komplettering i detta syfte görs i exportkreditgarantisystemet framstår inte detta som någon rationell lösning. Även om fullmäktige därmed inte vill utesluta en anpassning av exportkreditgarantisystemet så att det bättre kan fylla varvens behov, betonar

man att det inte är nödvändigt att nu ta ställning till utredningens förslag i denna del samt avstyrker att statsmakterna redan nu låser sig för att detta system skall tillämpas efter den övergångsordning som fullmäktige, i likhet med utredningen, anser vara nödvändig. Denna senare uppfattning delas av *riksrevisionsverket*.

Även *Svenska bankföreningen* instämmer med Joges yttrande och framhåller att en framtida övergång till exportkreditgarantisystemet skulle kräva väsentliga ändringar i de nuvarande exportkreditgarantierna för att dessa skulle bli effektiva instrument för fartygsfinansiering. Med hänsyn härtill och det enligt föreningen uppenbara i att en normalisering av varvskonjunkturen ligger långt fram i tiden, vill föreningen inte i dag ansluta sig till förslaget om övergång till exportkreditgarantisystemet. Föreningen anser att denna fråga först kräver en särskild utredning som beaktar bl.a. den marknads- och konkurrenssituation som kan komma att råda i en normal varvskonjunktur.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* och *Sveriges varvsindustriförening* är på likartade grunder allmänt skeptiska till att exportkreditgarantisystemet kan ersätta ett särskilt system för fartygskreditgarantier. Fullmäktige ifrågasätter särskilt begreppet normal varvskonjunktur och pekar därvid på dels att en sådan f. n. förefaller avlägsen, dels att det är tveksamt om man kan räkna med att varvsindustrin för någon längre period kommer att arbeta under normala förhållanden, dvs. utvecklas under samma förutsättningar som industrin i övrigt. Både fullmäktige och varvsindustriföreningen menar att en övergång till exportkreditgarantisystemet skulle innebära ett onödigt ökat statligt risktagande genom att staten skulle ta på sig även den kommersiella risk som varven bär i det nuvarande systemet. I exportkreditgarantisystemet skulle nämligen enligt remissinstanserna staten stå risken redan vid beställares kontraktsbrott eller konkurs; en risk som i dag bärs av varven. Vidare skulle statens åtagande i nominella termer öka genom att hela varvskrediten skulle få garanteras mot f.n. endast halva. Därmed, påpekar man, skulle också den riskpremie som exportkreditnämnden skulle nödgas ta ut sannolikt bli så stor att den knappast skulle kunna bäras av varven. Å andra sidan, menar man vidare, är det ändå tveksamt om en statlig exportkreditgaranti utan tilläggs-säkerheter skulle betraktas som fullgod för utländska kreditgivare. Slutligen pekar remissinstanserna på att en övergång till exportkreditgarantisystemet skulle försvåra varvens finansiering av rörelsekrediter under fartygsbyggnationen samt, eftersom garantierna skulle bli projekt- och tidsbundna, försvåra varvens internationella upplåning.

*Statens industriverk* menar att en övergång till exportkreditgarantisystemet skulle innebära att staten avhände sig möjligheten att utnyttja garantigivningen som ett styrmedel. Den omständigheten att

prövningen i exportkreditgarantisystemet sker enligt försäkringsmässiga principer och inte inrymmer styrningsmöjligheter liknande de i det nuvarande systemet, talar enligt verket för att andra vägar bör väljas för garantisystemets utformning än den av utredningen föreslagna.

#### 4.4 Fartygskreditgarantisystemet under en övergångsperiod

Utredningen föreslår att en temporär garantiordning som bygger på det nuvarande fartygskreditgarantisystemet införs under en övergångsperiod den 1 juli 1976. *Statens industriverk, fullmäktige i riksgäldskontoret* och *Sveriges varvsindustriförening*, som i princip avvisar en framtida övergång till exportkreditgarantisystemet och därmed underkänner behovet av en övergångsordning, anser i likhet med utredningen vissa förändringar i nuvarande ordning vara påkallade.

*LO, TCO* och *bankinspektionen* biträder utredningens mening såväl vad avser behovet av en temporär ordning som utformningen av denna.

Ingen av remissinstanserna motsätter sig utredningens förslag om inrättandet av en särskild garanti nämnd för att möjliggöra en allsidig prövning av statens risker med garantiåtagandet. *Fullmäktige i Sveriges riksbank, exportkreditnämnden, fullmäktige i riksgäldskontoret, Svenska bankföreningen* och *Sveriges varvsindustriförening* anser emellertid i likhet med ledamoten Joge att nämndens huvuduppgift inte bör vara kreditprövning av enskilda garantier. Instanserna anför likartade skäl härför, nämligen dels att den prövning av beställaren det här är fråga om utförs bäst av varven själva, dels att prövning från nämndens sida medför risk för oklarheter i ansvarsfördelning mellan nämnden och riksgäldsfullmäktige. Riskerna för onödigt dubbelarbete och förlängning av prövningstiderna framhålls också. De nämnda remissinstanserna anser i stället att nämndens uppgifter bör ligga i att kontinuerligt följa varvens situation och framtidsutsikter, att utvärdera garantisystemets funktion och effekter samt på grundval härav lämna förslag till ändringar i systemet.

*Riksrevisionsverket* har ingen erinran mot den av utredningen föreslagna funktionen hos nämnden men menar att denna, eftersom frågan angående det framtida varvsstödet enligt verkets uppfattning bör skjutas på framtiden, endast bör repliera på riksgäldskontorets resurser.

Beträffande nämndens sammansättning framhåller *Svenska bankföreningen* vikten av att nämnden tillförs finansiell expertis även om huvuduppgiften inte kommer att vara kreditprövning.

Utredningens förslag om att en maximal och generell totalram skall ersätta de nuvarande flerårsramarna med individuella garanti-kvoter godtas av de instanser som har berört frågan. *Fullmäktige i Sveriges riksbank* anser dock att den av utredningen åsyftade överblicken av garantisystemet inte uppnås genom att i denna totalram

enbart inbegripa garantier utfärdade fr.o.m. den 1 juli 1976. Förutsatt att det är tekniskt möjligt anser fullmäktige att övergången till en totalram bör inbegripa även garantier utfärdade före nämnda datum. *Fullmäktige i riksgäldskontoret* och *Sveriges varvsindustriförening* vill för sin del gå längre och avvisar utredningens förslag om att den särskilda garantiordningen bör avlösa det nuvarande fartygskreditgarantisystemet. Utredningens förslag, som bl.a. innebär att säkerheter i tidigare system inte skall få överföras till det nya systemet samt att garantier i de gamla systemen skall avvecklas, kommer enligt instanserna att försvåra såväl administration som överskådlighet av garantiordningen framöver. I stället föreslår instanserna att de tre i praktiken olika garantisystemen, som enligt utredningens förslag skulle behöva administreras fr.o.m. den 1 juli 1976, slås samman till ett enda system. Härigenom skulle såväl en bättre överskådlighet av varvens finansiella situation som administrativa fördelar uppnås.

Flera remissinstanser har tagit upp frågan om garantiernas s.k. projektanknytning och löptid. Bl.a. *fullmäktige i riksgäldskontoret* pekar härvid på att utredningen i sin kravkatalog har förordat att garantierna i ett nytt system borde anknytas till de projekt som skall finansieras samt att garantiernas löptid bör anpassas till kundkrediternas längd, men att dessa krav inte återfinns i utredningens konkreta förslag till övergångsordning.

För en projektanknytning och en nedkortning av garantiernas löptid uttalar sig bl.a. *riksrevisionsverket*, *statens industriverk*, *fullmäktige i Sveriges riksbank* och *exportkreditnämnden*. En viss flexibilitet i tillämpningen av dessa regler förordas dock med hänsyn bl.a. till varvens situation och möjligheter till finansiering utomlands.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* och *Sveriges varvsindustriförening* avvisar däremot projektanknytning och generell förkortning av garantiernas löptid. I likhet med ledamoten Joge framhåller man bl.a. att krediter med löptid av sju à åtta år på den internationella marknaden betraktas som ett mellanting av korta och långa lån, varför framför allt storvarvens refinansieringsmöjligheter på denna marknad riskerar att äventyras vid en begränsning av garantiernas giltighet till projektfinansiering. Med samma motivering förordar Varvsindustriföreningen att garantiernas löptid kopplas till de säkerheter som omfattas av den orderstock för vilken garantiutfästelse har erhållits, dvs. 2—4 år (kontraktstiden) samt 7—8 års kredit. Denna mening delas också av *Svenska bankföreningen*.

Utredningens förslag att garanti för fartygskredit skall kunna omfatta även den del som ligger under 35 % av fartygskrediten, s.k. fördjupning, delas av flertalet remissinstanser. *Fullmäktige i riksgäldskontoret* ställer sig emellertid tveksamma till en generell rätt till fördjupning och förordar att nuvarande system, som innebär att statsmak-

terna för viss tid tar ställning till om fördjupning är nödvändig, bibehålls.

För fartygsbyggnadslån föreslår utredningen att garanti skall kunna lämnas upp till 30 % av fartygspriset under en period av högst 12 resp. 24 månader före beräknad leverans. Flertalet remissinstanser biträder denna begränsning av garantigivningen till fartygsbyggnadslån. Med hänvisning till bl.a. det marknadsläge som råder och den bedömda utvecklingen under de närmaste åren finner dock *Svenska bankföreningen* och *Sveriges varvsindustriförening* den föreslagna omfattningen av garantigivningen otillräcklig. Varvsindustriföreningen föreslår för sin del att garantier avseende nya kontrakt bör få erhållas upp till ett belopp motsvarande 80 % av upparbetad självkostnad för resp. fartygsbygge reducerat med erhållna förskott.

De remissinstanser som berör utredningens förslag om att avgiftshelägga garantierna i det föreslagna övergångssystemet delar i princip utredningens mening i frågan. *Riksrevisionsverket* och *fullmäktige i riksgäldskontoret* biträder också de av utredningen föreslagna avgiftsnivåerna.

Såväl *statens industriverk* som *Sveriges varvsindustriförening* anser det med hänsyn till den rådande marknadssituationen för varven vara orealistiskt att ta ut en garantiavgift som är risktäckande. Instanserna förordar därför att avgiften begränsas till att avse kostnaden för administrationen av garantier och garantiutfästelser. *Svenska bankföreningen* menar för sin del att det bör åligga den särskilda garantinämnden att löpande pröva avgiftens storlek och utformning under beaktande av bl.a. varvens konkurrenssituation.

#### 4.5 Rederiernas finansiering

Beträffande statens medverkan vid rederiernas finansiering understryker flertalet berörda remissinstanser, bl.a. *sjöfartsverket*, *statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten*, *Svenska skeppshypotekskassan*, *Sveriges redareförening* och *Rederiföreningen för mindre fartyg*, vikten av snara statliga åtgärder för att stödja rederinäringen. Man pekar härvid bl.a. på den garantiordning som ställts till rederinäringens förfogande i Norge. Flera av de nämnda remissinstanserna betonar i detta sammanhang behovet av en snabb kartläggning och analys av den svenska rederinäringen som kan ligga till grund för statliga stödåtgärder.

Utredningens förslag till institutionell omorganisation av rederifinansieringen genom avveckling av de nuvarande skeppshypotekskassorna och inrättandet av ett nytt institut, *Svensk skeppskredit*, tillmäts mindre betydelse av berörda remissinstanser, även om endast *Svenska skeppshypotekskassan* och *Skeppsfartens sekundärlånekassa* direkt uttalar sig mot förslaget. Kassorna avvisar också den föreslagna administrativa

samordningen med Svensk Exportkredit, vilket även *Svensk Exportkredit* gör.

Förslaget om samordning mellan Svensk skeppskredit och Svensk Exportkredit avvisas också av *statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten* och *Rederiföreningen för mindre fartyg*, eftersom samordningen skulle få till följd att även lånenämndens administration skulle — via den föreslagna samordningen mellan Svensk skeppskredit och lånenämnden — flyttas till Svensk Exportkredit och Stockholm. Lånenämnden och föreningen framhåller att lånenämnden så sent som år 1974 flyttades från Stockholm till Göteborg för att bättre kunna tillgodose låntagarnas intresse från lokaliseringssynpunkt. Med instämmande från *sjöfartsverket* understryker de i stället behovet av stödinsatser även för den mindre rederinäringen och föreslår i första hand en utökning av anslaget till lånenämnden.

## 5 Rapport angående statliga kreditgarantier för lagerproduktion av fartyg

### 5.1 Den svenska varvsindustrins dagsläge och utsikter

I utredningsrapporten konstateras att för den svenska varvsindustrins vidkommande har den rådande obalansen inom den internationella sjöfartsnäringen primärt tagit sig uttryck i frånvaro av beställningar under åren 1974 och 1975 avseende i första hand leveranser år 1978. Vid en internationell jämförelse kan å andra sidan konstateras att de svenska varven hittills har drabbats av förhållandevis få avbeställningar.

Industridepartementet genomförde i samråd med varvsrådet under januari 1976 en enkät rörande den förväntade utvecklingen inom svensk varvsindustri under åren fram t.o.m. år 1979. I utredningsrapporten har gjorts följande sammanställning från enkäten vad avser den aktuella ordersituationen:

Tabell 1. Leveranser (1 000-tal dwt) enligt storvarvens inneliggande orderstock (enligt enkät i januari 1976)

	1975 (utfall)	1976	1977	1978
Tankfartyg	3 666	4 985	3 703	1 879
Bulkfartyg	490	496	541	968
Produktfartyg	147	94		
	<b>4 303</b>	<b>5 575</b>	<b>4 244</b>	<b>2 847</b>

Som framgår av sammanställningen kommer större delen av varvens inneliggande orderstockar successivt att levereras under perioden fram t.o.m. år 1977. De sista leveranserna kommer att ske under år 1978.

Jämfört med konkurrentvarven i andra länder kan konstateras att de svenska varvens orderböcker i genomsnitt är ett år längre. Det totala värdet av storvarvens ineliggande orderstockar uppgår f. n. till ca 12 000 milj. kr.

Jämfört med ordersituationen vid halvårsskiftet 1975, som redovisades i enkät till industridepartementet under oktober 1975, har inga nya order tillkommit eller annulleringar gjorts. Ett antal konverteringar har dock genomförts. Vidare har ett flertal förskjutningar i leveransprogrammen ägt rum innebärande att bl.a. samtliga planerade leveranser år 1979 har flyttats till år 1978.

Den övervägande delen av varvens ineliggande beställningar kommer således att ha levererats vid utgången av år 1977. Mellan ordertidpunkt och leveranstidpunkt krävs inom den svenska varvsindustrin normalt ca två år för att jämn beläggning inom samtliga konstruktions- och produktionsavsnitt skall kunna upprätthållas. För leveranser under första halvåret 1978 erfordras följaktligen nya order under första hälften av år 1976. Med hänsyn tagen till genomförda förskjutningar av leveransprogrammen och möjligheterna till att i en osäker situation arbeta med kortare genomloppstider i företagen, torde den kritiska tidpunkten för nya order för flertalet av storvarven i allmänhet ligga kring halvårsskiftet 1976.

Till följd av den rådande marknadssituationen bedöms i rapporten utsikterna att de svenska varven skulle komma att erhålla lönsamma order i någon större omfattning under år 1976 som små. Det kan därför i dagsläget inte anses sannolikt att den förväntade orderingången under det närmaste året kommer att medföra någon mera omfattande beläggning vid varven. I praktiken föreligger härigenom en faktisk beläggningslucka av betydande omfattning under i första hand år 1978 med åtföljande sysselsättningsmässiga konsekvenser redan långt dessförinnan.

Från enkäten har vidare i utredningsrapporten gjorts en sammanställning (tabell 2) över den av storvarven redovisade sysselsättningsutvecklingen enligt ineliggande orderstock under perioden. Som framgår därav kommer sysselsättningen enligt ineliggande orderstockar att minska kraftigt redan under år 1977. I rapporten framhålls att de redovisade bedömningarna av sysselsättningsutvecklingen, framför allt under åren 1977 och 1978, har baserats på förutsättningen att inga ytterligare avbeställningar sker. Till följd av den skärpning av sjöfartskrisen som har inträffat under år 1975 är det emellertid osäkert om den redovisade sysselsättningsnivån för dessa år kommer att kunna upprätthållas. Övervägande marknadsmässiga skäl talar i dag för att en ytterligare, dock begränsad, minskning av sysselsättningen inte kan utslutas. De redovisade bedömningarna bör således inte ses som ett uttryck för en fast planerad utveckling utan som en indikation på stor-

leksordningen av den framtida sysselsättningen, om varven dessförinnan inte tvingas att genomföra några ytterligare omställningsåtgärder till följd av bl. a. tillkommande avbeställningar. F. n. genomför de flesta av storvarven en rad begränsade sysselsättningsmässiga åtgärder, innefattande bl. a. rekryteringsstopp och omskolning, vilka syftar till att så snabbt och smidigt som möjligt erhålla en långsiktig anpassning till den förväntade marknadsutvecklingen.

Mot bakgrund av den aktuella ordersituationen och sysselsättningsutvecklingen under de närmaste åren planerar storvarven att påbörja en produktion av fartyg i egen regi, dvs. innan extern försäljning har skett, för leverans i första hand under år 1978. En del av de anställda kommer sålunda enligt varvens planer att sysselsättas i sådan produktion redan under år 1977. Försäljningen förutsätts kunna genomföras under byggnadstiden eller senast vid leveranstidpunkten. Härigenom överbryggs den förväntade beställningssvackan under år 1976 med påbörjad lagerproduktion för leverans under år 1978.

**Tabell 2. Sysselsättningsutvecklingen vid storvarven under åren 1975—1978 (enligt enkät i januari 1976) Antal anställda för varvsproduktion genomsnitt resp. år**

	1975 (Utfall)	1976	1977	1978
<b>1. Inneliggande orderstock</b>				
Arbetare	17 800	17 400	14 000	1 800
Tjänstemän och arbetsledare	6 100	5 600	3 600	600
	<b>23 900</b>	<b>23 000</b>	<b>17 600</b>	<b>2 400</b>
<b>2. Lagerproduktion<sup>1</sup></b>				
Arbetare	—	—	3 200	11 500
Tjänstemän och arbetsledare	—	300	1 800	4 200
	—	<b>300</b>	<b>5 000</b>	<b>15 700</b>
<b>Totalt antal anställda</b>	<b>23 900</b>	<b>23 300</b>	<b>22 600</b>	<b>18 100</b>

<sup>1</sup> Avser ej kontrakterade fartygsleveranser

I syfte att erhålla möjligheter till erforderlig rörelsekapitalanskaffning för sådan lagerproduktion har man från varvsföretagens sida under hösten 1975 framfört krav på statliga garantier för upplåning under byggnadstiden. I anslutning till varvskommissionens arbete har framkommit förslag om utvidgning av det existerande statliga kreditgarantisystemet till att även omfatta garantier för sådan lagerproduktion. Som väsentligt villkor härför har bl. a. förutsatts att de svenska varven stegvis reducerar sin samlade produktionsvolym till en nivå som svarar mot den förväntade långsiktiga marknadsutvecklingen.

Efter diskussioner i varvsrådet överenskomms att varven under januari 1976 till industridepartementet skulle redovisa bl.a. omfattningen och den tidsmässiga infasningen av en sådan lagerproduktion. Som en rikt-punkt för den framtida produktionens storlek skulle produktions-

volymen år 1978, jämfört med situationen år 1974, minskas med ca 30 %. Varven uppmanades i enlighet härmed att bl.a. redovisa de sysselsättningsmässiga konsekvenserna för egna anställda och för entreprenadanställda av en sådan produktionsneddragning (jfr tabell 2).

Under år 1974 uppgick antalet direkt anställda vid storvarven till 23 800, vartill kom 2 200 entreprenadanställda, dvs. totalt sysselsattes 26 000 personer. Som framgår av tabell 2 beräknas antalet anställda vid storvarven under år 1978 uppgå till 18 100. Hänsyn har då tagits till lagerproduktion. Vid denna tidpunkt beräknas entreprenadverksamheten vara helt avvecklad. Antalet direkt anställda vid storvarven skulle således minska med ca 5 700 personer eller 24 % under perioden 1974—1978. Den totala sysselsättningen, inkl. entreprenadanställda, vid storvarven skulle under samma period minska med ca 7 900 personer eller 30 %. Större delen av den prognostiserade nedgången avser kollektivanställda. Vid samtliga storvarv räknar man emellertid i dagsläget med att personalminskningen på kollektivsidan successivt kommer att kunna klaras genom bl. a. naturlig avgång och överflyttning av personal till annan verksamhet inom företagen. I samband härmed kommer en omfattande omskolningsverksamhet av den egna personalen att påbörjas inom varven. På tjänstemannasidan är situationen annorlunda. Man räknar f. n. med att ca 600—700 tjänstemän — i första hand vid de båda Göteborgsvarven — successivt kommer att behöva friställas under de närmaste åren.

Enligt de av varven redovisade prognoserna, skulle en genomsnittlig nedskärning av sysselsättningen med 30 % fram t. o. m. år 1978 innebära ungefär följande inom de större varvsregionerna. I Uddevalla berörs totalt ca 350 personer och i Göteborg ca 4 700 personer, varav ca 1 600 är entreprenadanställda. Motsvarande siffror för Malmö och Landskrona har uppgivits till resp. 1 800 och 350. I sammanhanget kan nämnas att i Göteborgs kommunblock antalet anställda vid de båda varvsföretagen utgör ca 20 % av den totala industrissysselsättningen. Motsvarande andelar för Malmö och Uddevalla är resp. 13 och 47 %. I Landskrona kommun svarar Götaverken Öresundsväret för 40 % av industrissysselsättningen.

## 5.2 Överväganden och förslag

Inledningsvis understryks i rapporten att avgörande för varvens och statsmakternas åtgärder i dagens situation måste vara bedömningen av fartygsmarknadernas utveckling under återstoden av 1970-talet. Föreliggande bedömningar pekar entydigt på att den totala fartygsefterfrågan, även sedan balans inträtt på tankfraktmarknaderna, kommer att ligga på en väsentligt lägre nivå än vad som tidigare väntades. Förutom den på sikt normala tillväxten av fartygsbehovet för

andra frakter än oljefrakter framemot 1980-talet kommer — särskilt under första hälften av 1980-talet — betydande återanskaffningsbehov även för tankfartyg att göra sig gällande. En reducerad, men välrustad och effektiv svensk varvsindustri bör därför på längre sikt kunna finna intressanta och omfattande tillverkningsprojekt. Det måste i detta perspektiv vara en angelägen uppgift att undvika att svensk varvsindustri under en av allt att döma relativt kort övergångsperiod förlorar så mycket i sin produktionsvolym och tekniska framförhållning att dess konkurrensförmåga allvarligt försämras och eftersätts.

Mot bakgrund av den rådande beläggningssituationen föreslås i rapporten sålunda att statliga garantier för lagerproduktion av fartyg, dvs. fartyg som byggs i egen regi t.ex. för dotterbolags räkning ställs till svensk varvsindustris förfogande fr.o.m. andra halvåret 1976 för att i ett första steg avse leveranser t. o. m. år 1978. Dessa garantier bör bidra till varvens anskaffning av rörelsekapital för igångsättande av sådan produktion i takt med att ineliggande orderstockar avverkas. Härigenom skapas förutsättningar för att svensk varvsindustri i en akut marknadssituation kan överbrygga en temporär beställningssvacka under år 1976.

Övervägande skäl, främst marknadsmässiga, talar enligt vad som anförs i rapporten för att det statliga garantiåtagandet i dagsläget begränsas till att i en första etapp endast omfatta planerade fartygsleveranser t. o. m. år 1978. Osäkerheten om marknadsutvecklingen under de närmaste åren är stor, varför bl.a. varvens möjligheter att erhålla fartygsbeställningar avseende leveranser år 1979 f. n. inte kan överblickas på ett tillfredsställande sätt. Detta utesluter givetvis inte, framhålls det, att det statliga garantiåtagandet — om det visar sig erforderligt — vid ett senare tillfälle kan omprövas och utvidgas till att avse leveranser även år 1979. Härför nödvändiga ställningstaganden från statsmakternas sida bör kunna ske under år 1977, då bl.a. sysselsättningsutvecklingen bättre kan bedömas.

På kort sikt bidrar omfattningen av det föreslagna garantistödet således till att varven kan upprätthålla en högre sysselsättning än annars t. o. m. år 1978. Den föreslagna garantiordningen ger varven rådrum för att successivt anpassa sina produktionsresurser till förändrade marknadsförhållanden på längre sikt.

Som *huvudförutsättning* för inrättandet av ett system med statliga fartygsbyggnadsgarantier bör enligt förslaget gälla att de svenska varven stegvis reducerar sin samlade produktionsvolym till en nivå som realistiskt svarar emot den förväntade långsiktiga marknadsutvecklingen. En *första* riktpunkt för den framtida produktionens storlek bör av framför allt marknadsmässiga skäl ligga inom intervallet 65—75 % år 1978, jämfört med situationen under år 1974, och uttryckt i lämpligt sysselsättningsmått med hänsyn till normal produktivitetsökning.

Varven bör i enlighet härmed, dock med erforderlig hänsyn tagen till inneliggande orderstock, åläggas att vidta sådana produktionstekniska åtgärder att den reella produktionsvolymen kommer att trappas ned under de närmaste åren. Härvidlag bör förutsättas att den s. k. externa kapaciteten för den direkta fartygsproduktionen som inte kräver stora ersättningsinvesteringar i de egna anläggningarna avvecklas i motsvarande utsträckning.

En andra väsentlig förutsättning bör vara att det statliga garantiåtagandet *volymmässigt begränsas* till att omfatta fartygsproduktion avseende leveranser fram t. o. m. år 1978. Efter särskild prövning av regeringen bör i enstaka fall garantier för produktion av fartyg kunna utsträckas till att avse leveranser år 1979. Sådan prövning kan bli aktuell för t. ex. fartyg med längre uppberedningstid än normalt. Omfattningen av statens insats skall således ställas i direkt relation till skillnaden mellan det uppsatta produktionsmålet för år 1978 och den faktiska beläggningen år 1978 enligt befintlig orderstock. Som tidigare har framhållits bör ett eventuellt förlängt statligt garantiåtagande för i första hand år 1979 bedömas med utgångspunkt i de vid varje tidpunkt rådande marknadsförutsättningarna och anpassas till sysselsättningsmässiga och ekonomiska förhållanden vid varje enskilt företag.

I utredningsrapporten framhålls vidare att en tredje viktig förutsättning är att det statliga åtagandet *tidsmässigt begränsas* och får formen av statliga kreditgarantier under byggnadsskedet genom en utvidgning av det nuvarande fartygskreditgarantisystemet. Stödet kommer härigenom inte att innehålla något direkt subventionsmoment. Garantierna skall upphöra vid färdigtidpunkten. Resp. varvsföretag får sålunda svara för eventuella förluster i samband med försäljningen samt för erforderliga fartygskrediter till köparen. Statens engagemang härvidlag begränsas till ett garantiåtagande inom ramen för då gällande garantisystem. Om varvets ekonomiska resurser kan anses vara alltför begränsade för att exempelvis klara täckandet av uppkommande kapitalbehov i händelse av förskjuten försäljning efter färdigställandet bör enligt rapporten i första hand övervägas om de ställda garantierna skall upphöra i kombination med att andra statliga insatser vidtas.

I enlighet med den föreslagna uppläggningsen bör krävas att om varven har tagit i anspråk garantier för lagerproduktion, ifrågavarande fartyg skall avyttras *innan* varvet tecknar nya kontrakt med externa beställare avseende likartade fartyg om ej särskilda skäl talar däremot. Härigenom skapas, understryks det, ett incitament för varven att genomföra extern försäljning.

Uppkommer vidare svårigheter för varven att genomföra inneliggande orderstockar, exempelvis genom krav på att varven tecknar egna andelar i beställda fartyg, förutsätts i utredningsförslaget att varven därvid själva står för eventuellt erforderliga finansiella insatser. De statliga

garantierna för lagerproduktion skall sålunda inte avse redan tecknade kontrakt. Frågor om speciella statliga garantiåtaganden i samband med exempelvis avbeställningar bör prövas av regeringen i särskild ordning.

En totalbedömning av resp. företags ekonomiska förutsättningar att påbörja och genomföra en lagerproduktion skall enligt rapporten göras från statens sida i samband med att utfästelse om lagergarantier ges.

I rapporten anges vidare vissa villkor som bör gälla för ianspråktagande av fartygsbyggnadsgarantier. I korthet innebär dessa följande.

Statlig fartygskreditgaranti för lagerproduktion bör enligt förslaget vara knuten till *enskilt fartygsbyggnadsprojekt* och bör kunna beviljas samtliga berörda varvsföretag. Garantier bör vidare enligt nuvarande regler för fartygskreditgarantier ges i form av *statlig propriëborgen* av fullmäktige i riksgäldskontoret och avse *lån för finansiering av fartyg under byggnad* som resp. varv tar upp. Garantiernas löptider bör begränsas till att omfatta byggnadstiden och bör få tas ianspråk tidigast 12 månader före beräknad färdigtidpunkt. För vissa specialfartyg, som kräver förhållandevis lång byggnadstid, föreslås ianspråktagande få ske 24 månader före färdigtidpunkten. Ianspråktagandet bör vidare ske i fyramånadersintervaller, dvs. 12, 8 och 4 månader före beräknad färdigtidpunkt.

Garantin bör enligt förslaget vid varje tidpunkt motsvara 70 % av *den upparbetade självkostnaden för projektet*. Härigenom kommer garantin att etappvis omfatta de direkta produktionskostnaderna under större delen av byggnadstiden. Detta innebär att s.k. indirekta produktionskostnader, avskrivningar m. m. inte kommer att omfattas av garantiåtagandet.

För att skapa incitament för varven att genomföra extern försäljning under byggnadstiden bör enligt förslaget garantierna avgiftsbeläggas. Sådan avgift bör klart överstiga de avgifter som föreslås bli införda för vanliga fartygskreditgarantier och sättas till förslagsvis 1 % per år räknat på utestående garantibelopp.

För garantier skall varven enligt den nya sjölagens bestämmelser om inteckning och säkerhetsöverlåtelse ställa säkerhet i skeppsbygget med bästa förmånsrätt. Kompletterande säkerheter, exempelvis i form av s. k. förskottsväxlar eller i förekommande fall moderbolagets borgen, skall kunna krävas efter särskild prövning.

Vad avser garantivillkoren i övrigt bör enligt förslaget i tillämpliga delar gälla nuvarande eller tillkommande bestämmelser inom ramen för gällande statligt fartygskreditgarantisystem.

Som ett första steg i arbetet med utformningen av garantisystemet har berörda företag under januari månad 1976 till industridepartementet redovisat den aktuella planeringssituationen, med särskild vikt lagd på behovet och den tidsmässiga infasningen av lagerproduktionen i takt med att ineliggande orderstockar avverkas. Denna redovisning av

företagets situation och framtida utveckling genomfördes genom en utvidgning av industridepartementets varvsenkät. Den utvisar effekterna av en lagerproduktion på företagens sysselsättningsmässiga och ekonomiska utveckling, produktionsvolym och investeringsinriktning. Vad avser den ekonomiska redovisningen har denna omfattat femåriga prognostiserade resultat- och balansräkningar, finansieringsanalyser samt den totala säkerhetsmassans utveckling. På grundval av varvens redovisningar har behovet av kreditgarantier för en lagerproduktion t. o. m. år 1978 beräknats.

Med tanke på de i dagsläget snabbt föränderliga förutsättningarna för produktionsplaneringen i varvsföretagen bör berörda företag, som ett andra steg i arbetet med garantisystemets utformning, till industridepartementet redovisa ett uppdaterat prognosmaterial av likartat slag som tidigare. På basis av denna redovisning fastställer regeringen bl.a. den slutliga fördelningen av garantier till resp. företag. Dessförinnan, dvs. parallellt med riksdagsbehandlingen under våren 1976 av det föreliggande förslaget till garantisystem, utarbetas ett system med detaljerade rutiner för den löpande handläggningen av dessa särskilda garantiärenden. Förslagen till riktlinjer för detta arbete redovisas i det följande.

I varvskreditutredningens betänkande föreslås att en särskild garanti-nämnd inrättas vid halvårsskiftet 1976 för beredning av garantiärenden inom ramen för fartygskreditgarantisystemet. Det är ändamålsenligt, framhålls det i rapporten, att även granskning av garantiärendena avseende lagerproduktion läggs på denna nämnd. Före utfärdande av garanti för lagerproduktion bör nämnden, efter erforderlig granskning av garantiärendet, avge yttrande till riksgäldsfullmäktige, som sedan beviljar garanti. Härigenom skapas möjligheter till en allsidig prövning av riskerna med det statliga garantiåtagandet i varje enskilt garantiärende, samtidigt som en fast administration för den löpande beredningen erhålls.

Den tidigaste tidpunkten för ianspråktagande av lagergaranti torde enligt beräkningar i rapporten inträffa under tredje kvartalet 1976. Härvid har förutsatts att varven i dagsläget arbetar med en genomsnittlig framförhållning på 18 månader, vilket innebär att detta särskilda system för fartygsbyggnadsgarantier bör träda i kraft vid halvårsskiftet 1976.

Den föreslagna garantinämnden och riksgäldsfullmäktige bör ges en särskild garantiram avseende leveranser av fartyg t. o. m. år 1978, vilken förutsatts bli fastställd av riksdagen genom beslut under våren 1976. Regeringen bör bemyndigas att fördela garantierna såväl tidsmässigt som mellan företagen. I en första etapp tilldelas nämnden en ram motsvarande en total volym av sex månaders beräknad lagerproduktion. Denna ram bör vidare baseras på företagsspecifika garantikvoter. I en andra etapp får nämnden, efter rapportering till regeringen angående

bl.a. garantiutnyttjande och beräkningar av kommande garantibehov, en ny ram avseende ytterligare sex månaders lagerproduktion.

*Nämndens arbetsuppgifter* kommer enligt förslaget i detta sammanhang att bl.a. omfatta:

- en fortlöpande granskning av företagens utveckling med särskild vikt vid ekonomiska analyser och bedömningar av sysselsättningsutvecklingen, vilken kan baseras bl. a. på redovisade femårsprognoser från företagen i likhet med den nuvarande varvsenkäten,
- beredning av specifika garantiärenden med åtföljande rekommendationer till riksgäldsfullmäktige angående utfärdande av garantier,
- uppföljning av beviljade garantier,
- halvårsvis rapportering i samråd med riksgäldskontoret till regeringen angående garantisystemets utnyttjande och varvsföretagens behov av fortsatta garantier.

Nämndens rekommendation till riksgäldsfullmäktige angående tilldelning av garantier för lagerproduktion bör kunna göras avhängig av övrig garantitilldelning och bör i varje enskilt fall bedömas med utgångspunkt från företagets ekonomiska situation. Självfallet bör nämnden härvid beakta de särskilda förhållanden och problem som f.n. råder inom svensk varvsindustri. Tveksamma garantiärenden bör hänskjutas till regeringen för avgörande.

Det bör enligt utredningsförslaget *åläggas resp. företag* att i samband med garantiansökan, som inges till nämnden senast ca sex månader före beräknat ianspråktagande, för varje lagerbyggnadsprojekt redovisa bl. a. följande uppgifter.

- översiktligt produktionsprogram
- teknisk beskrivning (fartygstyp, storlek m. m.)
- försäljningsstrategi (villkor för försäljning, betalningsvillkor etc.)
- preliminär finansieringsuppläggning (lånevillkor m.m.)
- arbetskraftsbehov
- externt kapacitetsbehov (underleverantörer)
- förkalkyler (och kalkylförutsättningar)
- uppabetningskurva för självkostnaden
- ekonomiska uppgifter om ägare under byggnadstiden (exempelvis dotterbolags ekonomiska ställning).

I allt väsentligt skall det redovisade fartygsprojektets ekonomiska, sysselsättningsmässiga och produktionstekniska effekter kunna avstämmas mot de tidigare redovisade femårsplanerna. Vid behov kompletteras även dessa. Nämnden och riksgäldskontoret bör således ges långtgående möjligheter att löpande följa utvecklingen inom resp. företag. Sådant löpande informationsbehov kan också täckas genom en direkt koppling till företagets normala rapporteringsrutiner. Härvidlag förutsätts att nämnden får ta del av den årliga s.k. revisorsinsynen som genomförs av riksgäldskontoret.

I samband med att garanti beviljas, dvs. tidigast 12 månader före beräknad färdigtidpunkt, lämnas kompletterande uppgifter om den slutliga finansieringsuppläggnings under byggnadstiden. När garantin vid färdigtidpunkten avlyfts, redovisas på sedvanligt sätt erforderliga uppgifter om försäljningen, köparen, låne- och kreditvillkor etc.

### 5.3 Omfattningen av det statliga garantiåtagandet

Varven har i enkäten redovisat följande planerade leveranser av fartyg t. o. m. år 1978 för vilka statliga lagergarantier beräknas behöva tas i anspråk.

	1976	1977	1978	Summa
Leveransvärde (milj. kr.)	—	686	4 454	5 140

Nämnda leveransvärden, som i stort motsvarar den beräknade självkostnaden, har angetts bl. a. med utgångspunkt från att produktionsvolymen vid utgången av år 1978 i genomsnitt kommer att ligga i intervallet 25—35 % under 1974 års nivå.

Med utgångspunkt från dessa leveransvärden och i enlighet med de föreslagna förutsättningarna för lagergarantier skulle enligt beräkningar i rapporten det totala garantiåtagandet, dvs. 70 % av självkostnaden för resp. fartygsbygge t. o. m. år 1978, kunna uppskattas till totalt ca 3 600 milj. kr.

## 6 Statens övertagande av Eriksberg

Enligt beslut av riksdagen (prop. 1975:110, NU 1975:35, rskr 1975:247) förvärvade staten den 1 juli 1975 samtliga aktier i Eriksberg för 1 000 kr. Riksdagens beslut innebar i övrigt bl. a. att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigades att tillhandahålla Eriksberg en rörlig kredit på 200 milj. kr.

Eriksbergs förre ägare, Ångfartygs AB Tirfing (Tirfing), åtog sig i samband med uppgörelsen att för verksamhetsåret 1974 lämna ett koncernbidrag till Eriksberg om 225 milj. kr. och att vid Eriksberg beställa två s.k. isbulfartyg till ett sammanlagt belopp av 237 milj. kr.

I propositionen framhölls att de ekonomiska konsekvenserna av ett statligt övertagande av Eriksberg inte kunde överblickas med hänsyn till det oklara marknadsläget. Enligt de ekonomiska analyser som varvs-kommissionen hade gjort kunde enbart förlusterna i ineliggande orderstock beräknas uppgå till uppemot en halv miljard kronor. Även med avdrag för det koncernbidrag om 225 milj. kr. som den förre ägaren tillsköt skulle betydande ekonomiska resurser behöva tillföras företaget.

Lösningen på den akuta krisen vid Eriksberg kom således att bli av provisorisk karaktär. Jag anförde i propositionen att lösningen borde följas av överväganden och åtgärder som syftade till att sätta in Eriksberg i ett vidare sammanhang. Jag underströk vidare att det borde vara ett företags konkurrensförmåga utan statligt stöd som bestämmer den långsiktiga produktions- och sysselsättningsnivån. Samtidigt framhöll jag vikten av att varvskommisionen i sitt fortsatta arbete sökte finna en lösning av Eriksbergsfrågan som innebar ökad samordning inom varvsindustrin. Flera långsiktiga handlingsalternativ stod härvidlag till buds. Mot bakgrund av att Eriksberg torde sakna förutsättningar för att på sikt, utan mycket betydande nyinvesteringar, upprätthålla en fartygsproduktion förordades en lösning som innebar ett icke fristående Eriksberg.

## 7 Avtal om samgående mellan Götaverken och Eriksberg m. m.

Under hösten 1975 har överläggningar förts mellan varvskommisionen och Saléninvest AB (Saléninvest), Götaverkens ägare, om i vilken utsträckning Götaverken kan bidra till en lösning av krisen vid Eriksberg. Som ett resultat av dessa överläggningar träffades i december ett ramavtal angående samgående mellan Eriksberg och Götaverken. Ramavtalet, som med förbehåll för regeringens godkännande har slutits mellan staten och Saléninvest, reglerar de väsentligaste villkoren för samgående. Behövliga kompletterande avtal har träffats den 13 februari 1976.

Innan jag övergår till en presentation av ramavtalets olika delar vill jag i korthet redovisa Eriksbergs aktuella läge och utsikter.

I kommissionsrapporten den 30 april 1975, som i sin helhet bilades prop. 1975:110, presenterades bedömningar av Eriksbergs resultat- och likviditetsutveckling under de närmaste åren. En aktuell uppföljning ger vid handen att dessa bedömningar alltså är giltiga i sina huvuddrag.

För år 1974 beräknades förlusten preliminärt till 150 milj. kr. I det slutliga bokslutet fastställdes förlusten till 222 milj. kr., med beaktande av vissa framtida förluster på pågående fartygsbyggen. Utrymme härför skapades i samband med det koncernbidrag på 225 milj. kr. som lämnades av Tirfing. Genom koncernbidraget kunde Eriksbergs egna kapital inkl. obeskattade reserver på sammanlagt ca 330 milj. kr. behållas helt intakt i 1974 års bokslut.

Nämnda koncernbidrag, kontantförskotten på de av Tirfing beställda isbulkfartygen och den av staten beviljade rörliga krediten på 200 milj. kr. ger Eriksberg erforderlig likviditet till mitten av innevarande år. Under det andra halvåret 1976 uppkommer dock i överensstämmelse med tidigare bedömningar en brist på ca 100 milj. kr.

De samlade förlusterna under åren 1975 och 1976 uppskattades i kommissionsrapporten till 400—450 milj. kr., häri inräknades bl. a. samtliga latent valutaförluster som inte resultatförts i 1974 års bokslut. Som angavs i prop. 1975:110 beaktades vid detta bokslut inte heller utfallet av de pågående tvistiga engagemangen med bl. a. Lisnavevarvet i Portugal. Uppgörelse har sedermera nåtts med detta varv, vilket medförde en merkostnad för Eriksbergs del på ca 90 milj. kr. Med en av beställarna har uppgörelse i dagsläget inte nåtts, varför Eriksberg tvingats att göra en extra förlustavskrivning på ca 44 milj. kr. för det beställda fartyget som nu har färdigställts. Å andra sidan har, som tidigare nämnts, en större del av förlusterna på den produktion som var påbörjad, men inte färdigställd per den 31 december 1974, beaktats redan i 1974 års bokslut. Förlusten för år 1975 reduceras därför i motsvarande utsträckning. Vidare har valutakursutvecklingen verkat till förmån för Eriksberg. Förlusterna för åren 1975 och 1976 kan därför f. n. uppskattas till 435—455 milj. kr., dvs. i stort sett i enlighet med kommissionens bedömning på våren 1975.

Osäkerheten är alltså stor vad beträffar resultatutvecklingen efter år 1976, beroende på rådande marknadssituation och på olika uppkommande kostnadseffekter av fortsatt drift vid Eriksberg i samband med det planerade samgåendet med Götaverken. För år 1977, som är det sista året som helt täcks av inneliggande orderstock, har dock en förlust på ca 200 milj. kr. beräknats av bolaget. Sammanfattningsvis kan således förlusterna för åren 1975—1977 uppskattas till omkring 650 milj. kr. Prognoserna för efterföljande år kan i dagsläget inte kalkyleras med någon större tillförlitlighet utan att bl. a. sammanläggningsplanerna och prisantagandena för i dag ej kontrakterad produktion preciserats.

Ramavtalet mellan staten och Saléninvest om samgående mellan Götaverken och Eriksberg träffades med utgångspunkt från bl. a.

*att* den svenska varvsindustrins produktion måste reduceras relativt kraftigt under de närmaste åren som en del av en internationell produktionsminskning,

*att* till och med upprätthållandet av denna reducerade varvsproduktion torde kräva särskilda statliga stödåtgärder vad avser fartyg för leverans under åren 1978 och 1979,

*att* eventuella statliga stödåtgärder ej kommer att innehålla något direkt subventionsmoment och

*att* en samordning av varvsproduktionen i Göteborg är önskvärd.

I ramavtalet har parterna överenskommit om bl. a. följande riktlinjer för sammanförandet av Götaverken och Eriksberg till en koncern.

Samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg innebär bl. a. att en enhetlig ledning skapas för nybyggnadsverksamheten i Göteborg. Eriksbergs nuvarande anläggningstillgångar skall utnyttjas så långt detta är företagsekonomiskt rimligt.

Skapandet av en enda produktionsmässig enhet för nybyggnation i Göteborg skall ske successivt i den takt som bestäms av företagsekonomiska överväganden av styrelsen och den verkställande ledningen i Götaverken efter samråd med de anställdas fackliga organisationer. Inneliggande order avverkas i stort sett såsom planerat vid resp. varvsanläggning. En fullständig produktionsmässig integration kan därför ske först fr.o.m 1978. Planeringen för integrationen skall påbörjas snarast.

På längre sikt bör eftersträvas att nybyggnadsverksamheten i Göteborg i huvudsak samlas på eller i anslutning till det nuvarande Arendalsområdet.

De ekonomiska transaktionerna i samband med samgåendet regleras i avtalet på följande sätt.

Staten överläter senast den 1 juli 1976 till Götaverken samtliga aktier i Eriksberg för ett pris av tillhoppa 1 000 kr.

Senast den 1 juli 1976 omvandlas statens räntefria lån till Götaverken på f. n. 45 milj. kr. till aktier till en kurs innebärande att aktiekapitalet ökas till 200 milj. kr.

Staten förvärvar från Saléninvest för 136 milj. kr. så många aktier i Götaverken att statens andel, inräknat Statsföretag AB:s nuvarande innehav och tillkommande aktier enligt vad nyss har sagts, uppgår till 51 % av aktiekapitalet i Götaverken.

De närmare villkoren för aktieöverlåtelseerna och omvandlingen av lånet till aktier m. m. har reglerats i särskilda avtal mellan staten, Saléninvest och Götaverken.

Statens förlusttäckningsansvar för Eriksberg regleras i ramavtalets § 11 enligt följande.

Parterna är överens om att ett fullföljande av Eriksbergs fartygskontrakt och övriga åtaganden kan ske endast med betydande förluster som följd. Dessa förluster skall bäras av staten, när varken Saléninvest eller Götaverken ekonomiskt skall belastas av åtgärder och åtaganden vid Eriksberg beslutade före samgåendet med Götaverken. Förlusten för 1975 skall på grundval av preliminärt bokslut fastställas senast den 15 februari 1976. Denna förlust, som i december 1975 uppskattades till ca 450 milj. kr., skall av staten täckas genom ett kontant aktieägartillskott till Eriksberg senast den 1 juli 1976.

Motsvarande förluster för år 1976 och år 1977 skall täckas av staten genom aktieägartillskott. Om det i samband med fastställandet av 1976 års bokslut skulle visa sig att den slutligt fastställda förlusten för år 1975 överstiger den preliminärt uppskattade, skall staten täcka denna mellanskillnad.

De förluster — inkl. vad som har angivits i föregående stycke — som är förenade med driften av Eriksberg under åren 1976 och 1977 samt med driften för tiden fram till den slutliga sammanläggningen, skall av

Götaverken preciseras i ett fast belopp senast den 31 december 1976. Kan vid förhandlingar mellan staten och Götaverken härvid överenskommelse om statens bidrag ej träffas, skall staten täcka de på Eriksberg fallande förlusterna t.o.m. år 1979.

Enligt tilläggsavtal mellan parterna har Eriksbergs förlust för år 1975, på grundval av preliminärt bokslut, fastställts till 420 milj. kr. Nämnade belopp skall kontant inbetalas till Eriksberg senast den 1 juli 1976. Enligt tilläggsavtalet är parterna vidare ense om att en precisering av förluster efter år 1975 kan ske även vid en senare tidpunkt än den 31 december 1976.

Enligt ramavtalet åtar sig staten att låta Eriksbergs rörliga kredit hos riksgäldskontoret på 200 milj. kr. kvarstå till utgången av år 1977.

För samarbetet mellan parterna skall gälla bl. a. följande riktlinjer.

Den nya styrelsen i Götaverken skall ha högst åtta av parterna utsedda ordinarie ledamöter. Parterna utser lika antal ledamöter. Staten äger utse ordförande. Vidare skall i styrelsen ingå verkställande direktören och högst fyra ordinarie arbetstagarledamöter. I syfte att begränsa styrelsens storlek avser parterna att avstå från suppleanter samt söka träffa motsvarande överenskommelse med berörda arbetstagarorganisationer. Av bolagsstämman valda styrelseledamöter och revisorer tillsätts efter samråd mellan parterna.

Det närmare förhållandet mellan staten, Saléninvest och Statsföretag AB såsom delägare i Götaverken har reglerats i ett den 13 februari 1976 träffat konsortialavtal. Beslut i följande frågor förutsätter enighet mellan parterna, nämligen anställning eller uppsägning av verkställande direktör, väsentlig omläggning av företagets verksamhetsinriktning, överlåtelse resp. köp av rörelse eller rörelsegren av betydande omfattning, investeringar i anläggningar till högre belopp än 50 milj. kr. samt förändring av aktiekapitalet i Götaverken. Vid oenighet mellan parterna i dessa frågor skall staten efter anfordran av Saléninvest inlösa Saléninvests aktier i Götaverken.

För att underlätta en planmässig samordning av verksamheten mellan Götaverken och Eriksberg åtar sig Saléninvest, enligt ramavtalet, att beställa ett eller två fartyg vid Eriksberg för en sammanlagd kontraktssumma om ca 136 milj. kr. med leverans år 1977. Den nya koncernen äger förskjuta leveransen till senare tidpunkt, dock ej efter 1979 års utgång.

Saléninvest åtar sig vidare att på anfordran av regeringen på marknadsmässiga villkor sköta befraktning och drift av fartyg producerade av den nya koncernen, vilka inte är sålda vid leveranstillfället. Särskilt avtal skall upprättas vid varje sådant tillfälle. Saléninvest åtar sig även att ingå liknande avtal med andra svenska varv.

## 8 Betalningsanstånd för lån till Uddevallavarvet AB

Under åren 1965 och 1967 erhöll Uddevallavarvet AB kapitaltillskott av staten på 40 milj. kr. resp. 75 milj. kr. för att täcka varvets förluster (prop. 1965:46, SU 1965:74, rskr 1965:202 och prop. 1967:30, SU 1967:50, rskr 1967:141). Kapitaltillskotten lämnades under villkoret att staten skulle äga rätt till återbetalning av beloppet jämte 6 % årlig ränta ur uppkommande utdelningsbar vinst innan utdelning fick ske.

Genom beslut av 1974 års riksdag (prop. 1974:110, SU 1974:41, rskr 1974:264) eftergavs 65 milj. kr. av tillskotten till varvet. Samtidigt ålades varvet att återbetala återstående 50 milj. kr. med 10 milj. kr. under vart och ett av åren 1975—1979. Varvet skall inte betala någon ränta på kapitaltillskotten. Varvet har år 1975 betalat 10 milj. kr. till staten.

Uddevallavarvet har i skrivelse till regeringen den 12 februari 1976 hemställt i första hand att återstående 40 milj. kr. efterskänks och i andra hand att återbetalning inte skall behöva ske förrän tidigast fr. o. m. år 1981. Som skäl anförs att varvet nu har kraftiga finansiella påfrestningar. Det rådande pressade konjunkturläget inom rederibranschen kan under de närmaste åren väntas medföra ökade likviditetspåfrestningar för varvet.

## 9 Skeppsteknisk forskning och utveckling

I prop. 1975/76: 100 (bil. 15 s. 208) har regeringen föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Styrelsen för teknisk utveckling: Skeppsteknisk forskning och utveckling för budgetåret 1975/76 beräkna ett reservationsanslag av 12 000 000 kr. Jag annehåller att nu få ta upp denna fråga.

### E 3. Styrelsen för teknisk utveckling: Skeppsteknisk forskning och utveckling

1974/75 Utgift	14 345 129	Reservation	11 664 728
1975/76 Anslag	12 000 000		
1976/77 Förslag	13 000 000		

Från anslaget utgår bidrag för stöd åt tekniskt forsknings- och utvecklingsarbete av direkt betydelse för den svenska varvsindustrins fortsatta utveckling och konkurrenskraft (prop. 1970: 82 s. 47, SU 1970: 113, rskr 1970: 307). Styrelsen för teknisk utveckling (STU) har för budgetåret 1974/75 medgivits att efter anmälan till regeringen fatta beslut rörande stöd till skeppsteknisk forskning och industriellt utvecklingsarbete m. m. som, inberäknat löpande avtal och beslut, innebär åtaganden om

högst 5 milj. kr. under budgetåret 1976/77 och högst 3 milj. kr. under budgetåret 1977/78. För programutformning och fördelning av stödet svarar f. n. en särskild kommitté inom STU.

#### *Styrelsen för teknisk utveckling*

STU framhåller att stödet framförallt har medfört en ökning av det skeppstekniska FoU-arbetet inom landet samt haft en kunskaphöjande effekt och vidare inneburit att samarbetet mellan varven i FoU-frågor har ökat.

Det försämrade marknadsläget framförallt för det stora tonnage kommer enligt STU med säkerhet att innebära starka behov för en omläggning av verksamheten inom svenska varv och rederier. Flertalet svenska varv är i dag huvudsakligen inriktade på konstruktion av stora bulkfartyg. En framtida inriktning på alternativa fartygsslag kommer säkerligen att bli aktuell och fartyg av okonventionell typ och med nya konstruktioner erfordras. Sådana nyutvecklade fartygstyper kommer att kräva ökade insatser på tekniska problemlösningar.

STU påpekar också att det, i samband med omställningen av varvens produktionsapparat, krävs ökade insatser rörande forskning kring produktionsmetoder för olika fartygstyper. Den hårdnande konkurrensen medför större krav på ökad effektivitet vid produktion såsom plåthantering, bränning, svetsning etc.

Det baskunnande som byggts upp för olika fartygstyper måste sålunda enligt STU fördjupas och breddas för att möjliggöra en ändrad produktionsinriktning. Särskilt angelägna är därvid ökade insatser för skeppstekniska systemstudier, skeppshydromekanik och produktions-teknik.

Det av STU under budgetåren 1974/75—1976/77 fördelade och föreslagna stödet fördelar sig på delområden enligt följande sammanställning (i milj. kr.).

Delområde	1974/75 Utfall	1975/76 Budget	1976/77 Förslag
Skeppstekniska systemstudier	1,4	1,9	3,2
Skeppshydromekanik	3,8	3,6	6,0
Skrovkonstruktion	1,3	1,3	2,2
Skeppsmaskinteknik	1,3	1,2	1,8
Administrativa system	2,0	1,2	1,8
Produktionsteknik	2,6	1,9	3,3
Arbetsmiljö	1,6	0,9	1,7
<b>Summa anslag</b>	<b>14,0</b>	<b>12,0</b>	<b>20,0</b>

STU:s skeppstekniska kommitté och Sveriges varvsindustriförening har vidare inkommit med särskilda skrivelser rörande inriktningen av det skeppstekniska forsknings- och utvecklingsstödet.

## 10 Föredraganden

### 10.1 Inledning

I prop. 1970: 82 gjordes en analys av varvsindustrins internationella konkurrenssituation. Det framhölls att 1960-talet varit ett decennium av ekonomiska svårigheter med starka inslag av kris för hela den europeiska varvsindustrin. Till en del berodde detta på faktorer utanför branschen av oförutsebar och politisk karaktär, exempelvis stängningen av Suezkanalen år 1967. Men även förändringar inom branschen av strukturell natur, såsom Japans inträde som prisledare på världsmarknaden och den snabba tekniska utvecklingen mot nya och större fartygstyper, hade ställt de europeiska varven inför svåra omställningsproblem. För den svenska varvsindustrin kunde, framhölls det i propositionen, näringspolitiska åtgärder för att överbrygga svårigheterna vara berättigade endast om de framtida konkurrensförutsättningarna och branschens inboende anpassningsförmåga bedömdes som goda. Vidare betonades vikten av att ett statligt stöd inte motverkar utan tvärtom befordrar en ökad samverkan inom den svenska varvsindustrin.

Hänsyn till varvsindustrins internationella karaktär och det förhållandet att varvsindustrin i Sverige utgör en betydligt större del av den totala samhällsekonomin än i de andra stora varvsländerna måste enligt min mening, nu som tidigare, läggas till grund för varje övervägande rörande statliga varvpolitiska åtgärder. Vidare bör liksom hittills gälla att statligt stöd bör vara avgränsat i tiden och syfta till att överbrygga svårigheter, vilka anses vara temporära och inte långsiktiga. I det följande kommer jag att förorda delvis långtgående varvpolitiska åtgärder. Det bör framhållas att syftet med dessa är att underlätta en anpassning till nya marknadsförhållanden för den svenska varvsindustrin, vilken fortfarande bedöms vara konkurrenskraftig internationellt. Det är denna syn som ligger till grund för förslagen. Att med stödåtgärder långsiktigt upprätthålla sysselsättningen i en bransch, som saknar egen internationell konkurrenskraft vore felaktigt från näringspolitiska utgångspunkter.

Framtidsbilden för såväl varven som sjöfartsnäringen förändrades grundligt genom händelserna på den internationella oljemarknaden under hösten 1973. En betydande och långvarig obalans har uppstått på främst oljefraktmarknaden. En femtedel av världens tanktonnage är upplagt. Omfattande annulleringar av fartygsbeställningar har skett. Fraktpriserna har sänkts till en nivå som f. n. inte täcker de rörliga driftkostnaderna för många fartyg. Samtidigt tillförs marknaden nytt tonnage i stor omfattning genom att varven fullföljer sina ineliggande order. Även rederiernas likviditet och soliditet utsätts för stora påfrestningar. Intresset för nybeställningar av t. ex. tankfartyg är f. n. obefintligt.

Flertalet bedömare anser att den efterfrågeuppgång som kan förutses under de närmaste åren för vissa andra fartygstyper än oljetankfartyg inte räcker till för att kompensera det totala bortfallet av tankerbeställningar hos världens varvsindustri. Jag delar denna uppfattning. Den samlade produktionskapaciteten vid världens varv är i detta perspektiv alltför stor. Om balans och normala marknadsvillkor skall återställas på fartygsmarknaden inom rimlig tid måste en reduktion av varvsproduktionen komma till stånd i de större varvsländerna.

Ingående överläggningar om den internationella rederinäringens och varvsindustrins allvarliga situation pågår inom ramen för OECD och mellan berörda länders organisationer på dessa områden. Överläggningarna visar på en betydande samstämmighet i bedömningen av lägets allvar och en klar vilja att undvika att genom subventioner förvärra överskottskapaciteten. Jag finner dessa internationella samarbetssträvanden vara hoppgivande. Sverige bör på olika sätt även i fortsättningen aktivt delta i dessa och ta sin del av det ansvar som följer härav.

Utsikterna för de svenska varven att erhålla nya lönsamma order i någon nämnvärd omfattning under år 1976 bedöms som små. Detta innebär — med den framförhållning som varvsproduktionen kräver — att det föreligger en faktiskt belägningslucka av betydande omfattning under i första hand år 1978 med åtföljande betydande sysselsättningsmässiga konsekvenser även dessförinnan. Denna beställningslucka föreligger även vid en långtgående reduktion av varvsproduktionen under de närmaste åren.

Mot denna bakgrund finner jag det vara angeläget att statsmakterna underlättar för varvsindustrin i Sverige att anpassa sig till en väsentligt lägre produktionsnivå på ett socialt så acceptabelt sätt som möjligt. Denna neddragning av produktionen bör åstadkommas genom en kombination av strukturella åtgärder och finansiella åtaganden. De senare bör i huvudsak ske inom ramen för det existerande fartygskreditgarantisystemet.

Fartygskreditgarantisystemet infördes år 1963 och har under årens lopp modifierats successivt. Inför en förväntad ökad garantiefterfrågan tillsattes i maj 1974 en särskild utredning — varvskreditutredningen — för att göra en översyn av systemet. Mot bakgrund av Eriksbergskrisen erhöll utredningen sommaren 1975 tilläggsdirektiv, vari framhölls behovet av att förbättra kontrollen över garantiernas användning. I det följande redogör jag först för mina ställningstaganden till utredningens förslag, innan jag övergår till de åtgärder som är avsedda att möta den akuta krissituationen inom varvsindustrin.

## 10.2 Fartygskreditgarantisystemet

De nu gällande riktlinjerna för fartygskreditgarantisystemet lades fast år 1971 (prop. 1971: 117, NU 1971: 27, rskr 1971: 229). Viss modifikation av systemet genomfördes år 1973 (prop. 1973: 1 bil. 15, NU

1973: 17, rskr 1973: 95). Systemet innebär att staten genom att ställa garantier underlättar varvens refinansiering av kundkrediter resp. finansiering av pågående produktion. Garantiramarna fastställs årligen av riksdagen för fem år framåt. För perioden 1976—1980 gäller en garantiram om 4 500 milj. kr. (prop. 1975: 1 bil. 15, NU 1975: 15, rskr 1975: 99). Regeringen bestämmer årligen tilldelningen av kreditgarantier för varje varv. Kreditgarantierna beviljas av fullmäktige i riksgäldskontoret.

Statens åtaganden för fartygskreditgarantier uppgår f. n. till ca 6 600 milj. kr.

Kreditgaranti kan meddelas för tre olika slag av lån, nämligen refinansieringslån, fartygsbyggnadslån och beställares borgenslån. Den senare lånetypen avser lån som beställaren tar upp med borgen från varvet.

Öberoende av låneform gäller att garanti får ställas för en löptid av högst femton år. Grundläggande för garantisystemet är således i detta avseende att varven ges möjlighet att variera bl. a. löptid och valuta på de lån som statsgaranteras. För refinansieringslån och fartygsbyggnadslån innebär den av riksgäldsfullmäktige tecknade garantin ett borgensåtagande såsom för egen skuld, s. k. proprieborgen. I fråga om beställares borgenslån gäller att riksgäldsfullmäktige kan teckna s. k. efterborgen, dvs. en borgen för varvets fullgörande av sitt borgensåtagande. För garantierna gäller att villkoren i de lämnade kundkrediterna beträffande omfattning, löptid, ränta och amorteringstid skall stå i överensstämmelse med gällande OECD-exportkreditöverenskommelse.

Säkerheten för garanti består regelmässigt av redarväxlar och fartygsinteckningar. I de fall säkerheten hänför sig till fartyg som inte har levererats består den normalt av s. k. förskottsväxlar. Så länge varvet kan prestera säkerheter av angivet slag och har utnyttjat utrymme på garantikvoten, kan varvet inom den tilldelade ramen erhålla garanti för sina lån.

År 1971 infördes vissa bestämmelser angående användbara säkerheter. Bl. a. begränsades varvens möjligheter att utnyttja förskottsväxlar som säkerhet.

Beträffande fartygsinteckningar bestämdes att de skall utgöras av s. k. andraprioritetsinteckningar, vilka inte ansågs som belåningsbara utan särskild tilläggsäkerhet. Med andraprioritetsinteckning eller andraprioritetsäkerhet avses — inom ramen för garantisystemet — en fartygsinteckning som vid leveranstillfället för fartyget svarar mot den del av fartygskrediten som ligger över 50 % av kontraktspriset. Upplåning mot förstaprioritetsinteckningar, dvs. fartygsinteckning som på motsvarande sätt ligger under 50 % av kontraktspriset, avses sålunda ske utan statlig medverkan.

Under år 1975 infördes på grund av den speciella marknadssituationen särskilda — temporära — regler beträffande fartygsinteckningar

som säkerheter för garantier. Bakgrunden härtill är att belåningsgränsen för förstaprioritetsinteckningar har bedömts underskrida 50 % av fartygsvärdet. Regeringen har därför — i stället för att ändra basgränsen — beslutat att av de garantier som avser refinansiering av fartyg levererade under åren 1974 och 1975 upp till 20 % av riksgäldsfullmäktiges totala garantiåtagande för resp. varv under 1972—1975 års garantikvoter får säkerställas med förstaprioritetsinteckningar.

Som tidigare har redovisats kan riksgäldsfullmäktige utfärda garanti för högst 15 år. Löptiden för de lån som varven tar upp är emellertid ofta avsevärt kortare. Frågan om förlängning av garanti är särskilt reglerad i systemet som infördes år 1971. Bestämmelserna innebär att, om löptiden för lånet med statlig garanti är kortare än löptiden för varvets kredit till beställaren, garanti får utnyttjas för förnyad upplåning till ett belopp som vid tidpunkten för det nya lånets upptagande motsvarar beställarens återstående skuld till varvet.

Från regeringens sida har flera gånger, senast i prop. 1974: 1 (bil. 15 s. 89) understrukits att fartygskreditgarantierna utgör en potentiell risk för garantigivaren — staten. Av detta skäl har inrättats ett löpande informationssystem med bl. a. en årlig enkätundersökning, som speglar varvens ekonomiska och finansiella utveckling. Inom ramen för samarbetet i varvsrådet (tidigare styrande kommittén för varvssamarbete) behandlas på grundval av denna årliga enkätundersökning varvsföretagens behov av fartygskreditgarantier. Beslut om fartygskreditgaranti kan vidare göras beroende av att av riksgäldsfullmäktige anvisade revisorer inhämtar uppgifter om förhållanden av betydelse för bedömningen av den ekonomiska situationen.

Varvskreditutredningen tillsattes i maj 1974 med uppgift att allsidigt pröva det existerande systemet med statliga fartygskreditgarantier. Utredningen avlämnade i december 1975 betänkandet (SOU 1975: 101) Fartygsfinansiering. Betänkandet har remissbehandlats.

Vid sin genomgång av det nuvarande garantisystemet har utredningen formulerat ett antal krav som bör ställas på ett nytt garantisystem. Bland dessa krav kan nämnas att ett garantisystem bör vara affärs- mässigt baserat. Garantavgifter bör täcka administrationskostnader och på sikt även förluster till följd av garantierna. Till grund för prövningen av en ansökan om garanti bör ligga en ekonomisk bedömning av den underliggande affären innefattande bl. a. en kreditprövning. Garantigivaren bör disponera över sådana personella resurser att behövlig beredning och prövning av ärendena kan ske. Dessa bör handläggas skyndsamt så att genomförandet av underliggande affärsöverenskommelser inte äventyras.

Utredningen slår fast att ett kreditgarantisystem som uppfyller de ställda kraven på väsentliga punkter blir av en annan karaktär än det nuvarande fartygskreditgarantisystemet. Från statens sida viktiga krav

på systemet är att det omfattar kreditprövning och avgiftsbeläggning och att garantiåtagandenas storlek lätt kan överblickas. Ur marknadens — dvs. varvens, redarnas och bankernas — synvinkel är de viktigaste kraven att såväl utländska som svenska beställare omfattas och att systemet är utformat på ett praktiskt användbart sätt.

Utredningens slutsats är att det redan existerande statliga exportkreditgarantisystemet, som administreras av exportkreditnämnden, utgör det naturligaste och mest näraliggande alternativet till det gällande systemet.

Det nu gällande exportkreditgarantisystemet är baserat på affärsmässighet och inrymmer sålunda i princip inga subventioner. Verksamheten baseras på avgifter, vilka står i proportion till de utställda garantierna. Utredningen diskuterar inte närmare, vilka modifieringar i exportkreditgarantisystemet som skulle vara nödvändiga om systemet skulle utvidgas till att också avse garantier för fartygsbeställningar.

Utredningen föreslår emellertid att det nu gällande systemet för fartygskreditgarantier avvecklas och att det på sikt — när sjöfarts- och varvskonjunkturen har normaliserats — ersätts av exportkreditgarantisystemet. Detta system föreslås efter vissa modifieringar bli generellt tillämpligt även för de svenska varven. Under tiden fram till dess ett nytt system kan träda ikraft föreslår utredningen att det nuvarande fartygskreditgarantisystemet, dock med viktiga förändringar, skall gälla. Utredningen föreslår vidare vissa förändringar i statens medverkan till de svenska redarnas finansiering.

Jag delar i huvudsak utredningens syn på det nuvarande garanti-systemet och anser i likhet med utredningen att man på sikt bör övergå till ett affärsmässigt inriktat system. Jag är vidare ense med utredningen och flertalet remissinstanser om att man f. n. inte i detalj kan ta ställning till hur ett sådant fartygsfinansieringssystem bör vara utformat på lång sikt. Varvsindustrins mycket besvärliga situation under den omställningsperiod som förestår motiverar att stommen i det nuvarande garantisystemet bibehålls under en övergångsperiod. Det är dock enligt min mening motiverat att nu modifiera garantisystemet på vissa punkter. Denna uppfattning delas av flera remissinstanser. Ännu viktigare är emellertid enligt min mening att kontrollen över garantigivningen förbättras, bl. a. genom en utbyggd kreditprövning.

En sådan kreditprövning bör i första hand avse en bedömning av statens risktagande i samband med att utfästelse om garanti lämnas eller garanti beviljas. Vidare bör en fortlöpande granskning av varvets och beställarens ekonomiska situation och säkerheterna äga rum.

För att en allsidig prövning av riskerna med det statliga garantiåtagandet skall bli möjlig föreslår utredningen att en särskild nämnd inrättas. Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget. Även jag ansluter mig till det. Jag förordar alltså att en särskild, rådgivande nämnd in-

rättas den 1 juli 1976 inom ramen för det existerande fartygskreditgarantisystemet. Utredningen understryker vikten av att en kreditprövning sker i varje enskilt fall. Flera remissinstanser har ställt sig tveksamma till en sådan detaljerad prövning och ifrågasatt möjligheterna att genomföra denna. Med hänsyn till det omfattande garantiåtagandet från statens sida finner jag för min del att en av nämndens uppgifter bör vara att bedöma riskerna med det statliga garantiåtagandet i varje enskilt fall och yttra sig till riksgäldsfullmäktige, innan fullmäktige fattar beslut.

Nämnden bör vidare ha till uppgift att löpande följa utvecklingen och skaffa sig en överblick av risk- och säkerhetsförhållandena. I takt med att dess erfarenheter ökar, bör nämnden föreslå nödvändiga, temporära ändring i garantisystemet. Nämnden avses också löpande rapportera till regeringen.

Underlag för sin kreditbedömning bör nämnden inhämta i första hand genom ett nära samarbete med AB Svenska Exportkredit och exportkreditnämnden. Nämnden bör således inte bygga upp några egentliga egna resurser för kreditprövning. Beredningen av garantiärendena bör ske i samverkan med riksgäldskontoret.

Vad gäller nämndens organisatoriska inplacering delar jag den tvekan som bl. a. exportkreditnämnden hyscr att nämnden skulle knytas direkt till exportkreditnämnden. En sådan knytning skulle i viss mån föregripa ställningstagandet till det mera långsiktiga fartygskreditgarantisystemets utformning och organisatoriska inplacering. Nämnden bör i stället bli fristående under industridepartementet. En sådan ordning motiveras även av de åtgärder rörande statligt stöd för lagerproduktion av fartyg, som jag i det följande kommer att förorda. I nämnden bör ingå representanter för bl. a. departementen, riksgäldskontoret, riksbanken, exportkreditnämnden, AB Svensk Exportkredit och bankväsendet. Det ankommer på regeringen att meddela föreskrifter för nämndens verksamhet och besluta om dess sammansättning.

Utredningen föreslår att det statliga garantiåtagandet skall regleras genom en totalram som fastställs av riksdagen. Denna skall stå till riksgäldsfullmäktiges förfogande och sålunda avse den maximala storleken av de garantiåtaganden (garantiförbindelser inkl. garantiutfästelser) som kan utfärdas. Ramen skall inte vara tidsbegränsad eller företagsanknuten. Härigenom bortfaller behovet av nuvarande system med femårsramar, liksom även av individuella årliga garantitilldelningar till varje enskilt varvsföretag. Den nya garantiramen bör förslagsvis fastställas till summan av den garantivolym som behövs för fullföljande av den ineliggande orderstocken enligt de regler för garantierna som utredningen föreslår samt en beräknad garantivolym för nya order. I god tid innan ramen har tagits i anspråk, bör förslag läggas fram om en ny ram.

Jag finner det i dagsläget ändamålsenligt att systemet med femåriga garantiramar avvecklas och ersätts med en tillfällig ordning som innebär att en totalram fastställs av riksdagen för en viss period. Mot bakgrund av rådande beläggningssituation vid varven förordar jag en sådan totalram för utfärdande av garantier under perioden den 1 juli 1976—den 31 december 1978 nu fastställs enligt de principer som utredningen har angett. Jag återkommer i det följande till frågan om ramens storlek.

Det tillfälliga garantisystemet föreslås av utredningen bli skilt från nuvarande fartygskreditgarantisystem. Nuvarande system föreslås bli avvecklat. Bl. a. bör säkerheter inte kunna tas ur nuvarande system och läggas in i det tillfälliga garantisystemet. Endast s. k. förlängningar av garantier förutses kunna ske efter övergångssystemets ikraftträdande.

Jag delar riksgäldsfullmäktiges och Sveriges varvsindustriförenings uppfattning att den föreslagna uppsplittringen av garantisystemen f. n. måste anses vara föga ändamålsenlig. Den kommer att medföra att administreringen av garantisystemet väsentligt försvåras. Sannolikt försvåras även en framtida omläggning. Inte minst mot bakgrund av den besvärliga anpassningsperiod som förestår för svensk varvsindustri bör de av utredningen föreslagna övergångsbestämmelserna t. v. inte införas.

Särskilda förhållanden och problem kan förväntas råda inom den svenska varvsindustrin under de närmaste åren. Garantisystemet bör ge möjligheter att i särskilda fall beakta sådana svårigheter. Prövningen bör då göras av regeringen. Detta bör gälla t. ex. när säkerheten för den statliga garantin hänför sig till avbeställt fartyg. Det ankommer på regeringen att utfärda närmare föreskrifter härom. Vad avser den närmare tillämpningen av garantiordningen vill jag här i korthet redovisa min uppfattning på vissa viktigare punkter.

Som tidigare har framgått baserade regeringen garantitilldelningen för år 1975 på det förhållandet att situationen på de internationella kreditmarknaderna var sådan att varven inte hade möjlighet att genomföra den långfristiga refinansieringen av lämnade fartygskrediter i erforderlig utsträckning utan kompletterande statliga kreditgarantier. Med vissa volymmässiga begränsningar medgavs således att varven temporärt fick säkerställa garantier med förstaprioritetsinteckningar. Härigenom utvidgades statens garantiåtagande genom s. k. fördjupning av säkerheter för kreditgarantier. Till följd av den fortgående krissituationen har regeringen i december 1975 medgett att sådana inteckningar även under första halvåret 1976 får ställas som säkerhet för garantier.

Utredningen har föreslagit att sådan fördjupning av säkerheten för statsgarantin skall medges generellt. För sådan fördjupning bör dock enligt utredningens mening en särskild garantiavgift uttas. Flera remissinstanser har tillstyrkt detta förslag.

Med tanke på att något ställningstagande till garantisystemets utformning på lång sikt f. n. inte låter sig göras, anser jag det vara oriktigt att nu ta ställning till denna fråga. I stället bör den nuvarande ordningen gälla t. v. En översyn av denna temporära ordning bör dock ske när varvskonjunkturen återgått till ett mera normalt skede.

Vad avser utredningens förslag att begränsa och förändra garanti-givningen för fartygsbyggnadslån vill jag i korthet anföra följande. Jag vill samtidigt betona att jag vidhåller min tidigare uppfattning att varvens anskaffning av rörelsekapital mot förskottsväxlar i nuvarande omfattning på sikt inte är acceptabelt. Under de närmaste åren kommer krav att ställas på temporära insatser för att stärka varvens möjligheter att under byggnadstiden anskaffa nödvändigt rörelsekapital för produktion av fartyg där beställare inte finns. Jag finner det därför rimligt att varvens möjligheter att anskaffa rörelsekapital under byggnadstiden för den normala fartygsproduktionen inte nu försämras. Det är därför f. n. inte motiverat att införa ändrade principer vad avser säkerhet för garanti för dessa lån.

Utredningen föreslår att garantiutfästelse får lämnas av riksgäldsfullmäktige som ett åtagande att vid en senare tidpunkt utfärda garanti mot den vid utfästelsen redovisade säkerheten. Utfästelsen bör gälla om förutsättningarna för garantiärendet inte väsentligt har ändrats när garanti skall utfärdas. Enligt utredningens mening bör en sådan garantiutfästelse alltid föregå beviljande av garantier för nya order, tagna efter den 1 juli 1976.

Jag ansluter mig till detta förslag. Före beslut om garantiutfästelse bör nämnden sålunda ha prövat kreditrisken. Förnyad prövning bör ske innan garanti beviljas. För garanti mot säkerhet i fartyg hänförliga till order tecknade efter den 1 juli 1976 bör kunna krävas kompletterande säkerhet.

Jag delar i likhet med flertalet remissinstanser utredningens principiella uppfattning att det är önskvärt att garanti fortsättningsvis utfärdas i samma valuta som krediten till fartygsbeställaren har avtalats. Mot bakgrund av rådande situation finner jag det dock nödvändigt att varven t. v. ges möjlighet att erhålla garanti i valfri valuta. Jag vill i sammanhanget understryka vikten av att en rimlig buffert ställs när säkerheterna för garantierna avser en annan valuta. Nämnden bör vid bedömningen av sådan säkerhetsbuffert ta hänsyn till varvets totala valutaposition.

Jag vill i detta sammanhang nämna att förslag till inrättande av ett kursgarantisystem har utarbetats av exportkreditnämnden. Detta kan ses som en utbyggnad av det försäkringsskydd som den vanliga exportkreditgarantin erbjuder. Det föreslagna systemet skulle i vissa fall underlätta för varven att reducera sina valutarisker. Förslaget har remissbehandlats och bereds f. n. i regeringens kansli.

Garantiernas löptid är f. n. utsträckt till 15 år. I likhet med flera remissinstanser förordar jag att garantiernas löptid så långt möjligt begränsas till kundkrediternas normala längd.

Utredningen föreslår att avgifter skall tas ut för garantier. För kreditgaranti avseende order tecknade efter den 1 juli 1976 föreslår utredningen följande. För garanti avseende lån till fartygsbygge bör varvet till riksgäldskontoret erlägga en avgift om 0,5 % per år räknat på utestående garantibelopp. För garanti avseende refinansiering av levererat fartyg bör avgiften normalt vara 0,25 % per år. För fördjupad garanti bör avgift utgå med 0,75 % per år. Det senare bör avse även order tecknade före den 1 juli 1976. Garantiutfästelse bör utfärdas kostnadsfritt.

Jag delar utredningens uppfattning att kommersiell premiesättning av garantier på sikt bör införas men med tanke på att varven i dag måste förstärka praktiskt taget samtliga säkerheter hänförliga till lämnade fartygskrediter med statlig garanti skulle sådana avgifter bli jämförelsevis betungande för varven. Under de närmaste åren kommer varvens finansiella resurser att ansträngas hårt. Jag kommer i det följande att förorda bl. a. extraordinära statliga garantiåtgärder i syfte att stärka varvens möjligheter att anskaffa rörelsekapital för lagerproduktion. Statens garantiåtagande blir en avgörande förutsättning för de svenska varvens möjligheter att upprätthålla produktionen. Jag finner det därför inte skäligt att f. n. införa garantiavgifter i den omfattning som utredningen har föreslagit. Med tanke på de administrationskostnader som för statens del är förknade med handläggningen av garantisystemet anser jag, i likhet med flertalet remissinstanser, det dock rimligt att en generell administrationsavgift tas ut. Jag förordar sålunda att en fast avgift för garantierna på 0,25 % per år räknat på utestående garantibelopp införs på garantier för vilka säkerheter hänför sig till fartyg levererade fr. o. m. den 1 juli 1976. Det bör ankomma på regeringen att vid behov anpassa avgifterna till kostnadsutvecklingen. I enlighet med utredningens förslag bör garantiutfästelse utfärdas kostnadsfritt.

De medel som flyter in genom avgiften bör förvaltas av riksgäldskontoret. Avgiften bör täcka även kostnaderna för den föreslagna nämndens verksamhet. Eftersom nämnden avses träda i funktion den 1 juli 1976, kan övergångsvis vissa utgifter uppstå, innan tillräckliga medel har betalats in. Riksgäldskontoret bör ha möjlighet att förskottsvis bestrida sådana utgifter från tillgängliga medel.

Utredningen har lämnat förslag även beträffande de svenska rederiernas finansiering. Det är enligt utredningens mening en fördel för såväl redarna som för varven om de nuvarande skeppshypotekskassorna kunde öka sin utlåning till de svenska rederierna. Utredningen föreslår i detta syfte en organisatorisk förändring av kassorna som avser att skapa en mer slagkraftig organisation. I korthet går förslaget ut på att de nu-

varande kassornas verksamhet upphör och att deras uppgifter övertas av ett nytt institut — Svensk skeppskredit. Härigenom skapas enligt utredningen förutsättningar för en mer aktiv och flexibel upp- och utlåningsverksamhet än de nuvarande kassorna kan bedriva. För att underlätta för institutet att bedriva verksamhet enligt dessa förutsättningar föreslår utredningen vidare att institutets administration integreras med AB Svensk Exportkredits och att verksamheten i statens lånefond för den mindre skeppsfarten samordnas med och administreras av Svensk skeppskredit.

Avslutningsvis föreslår utredningen vissa förändringar av det statliga stödet till de svenska rederiernas finansiering.

Mot bakgrund av den rådande krisen inom den internationella sjöfartsnäringen med åtföljande finansiella påfrestningar för rederierna har ett flertal remissinstanser föreslagit att temporära statliga stödåtgärder omedelbart införs. Härvid har föreslagits bl. a. — i likhet med den nyinrättade norska garantiordningen — att staten genom skeppshypotekskassornas försorg skulle ställa garantier till den svenska rederinäringens förfogande.

Efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet finner jag i likhet med bl. a. skeppshypotekskassorna och Sveriges redareförening det motiverat att närmare analysera de svenska rederiernas aktuella ekonomiska situation och utsikter under de närmaste åren. Jag har för avsikt att snabbt låta genomföra en sådan analys. I avvaktan härpå är jag inte beredd att nu ta ställning till utredningens förslag angående rederiernas finansieringsförhållanden. Nuvarande finansieringsordning bör därför t. v. bibehållas.

### 10.3 Statliga kreditgarantier för lagerproduktion av fartyg m. m.

Den övervägande delen av de svenska storvarvens inneliggande fartygsbeställningar kommer att ha levererats vid slutet av år 1977. Enstaka leveranser kommer att ske under år 1978. Med hänsyn till den framförhållning på normalt ca två år — räknat från order till påbörjat byggande och leverans — som karakteriserar varvsproduktion behövs följaktligen nya order redan under år 1976.

Från varvsindustrins sida har förts fram krav på temporära statliga kreditgarantier för lagerproduktion av fartyg. En arbetsgrupp inom industridepartementet har studerat förutsättningarna och formerna för statligt stöd till sådan produktion. Resultatet av övervägandena har redovisats i en särskild rapport.

Till följd av den rådande marknadssituationen bedöms i rapporten utsikterna som små för att varven skulle kunna erhålla order i någon större omfattning under år 1976. Jag ansluter mig till den bedömningen. Övervägande marknadsmässiga skäl talar i dagsläget för att order-

ingången under det närmaste året inte kommer att medföra någon mera omfattande beläggning vid varven. Det torde i stället vara realistiskt att räkna med att en faktisk beläggningssvacka av betydande omfattning kommer att föreligga under i första hand år 1978 med åtföljande nedgång i sysselsättningen redan dessförinnan. Som har framhållits i utredningsrapporten kommer — enligt varvens nuvarande produktionsplaner — en del av de anställda att redan under år 1977 få sysselsättas i tillverkning av fartyg som saknar beställare.

Jag vill i detta sammanhang i likhet med vad som görs i rapporten starkt understryka att bedömningarna av sysselsättningsutvecklingen, framför allt under åren 1977 och 1978, har grundats på förutsättningen att inga ytterligare avbeställningar sker. De redovisade bedömningarna bör således ses som en indikation på storleksordningen av den framtida sysselsättningen, om varven dessförinnan inte tvingas att genomföra några ytterligare omställningsåtgärder till följd av t. ex. tillkommande avbeställningar.

Ett sätt att motverka den förväntade beställningssvackan under i första hand år 1976 är att varven påbörjar produktion av fartyg i egen regi, dvs. utan beställare. Härigenom kan åtminstone till en del överbryggas den sysselsättningsnedgång som annars skulle uppkomma i takt med att varven fullgör sina inneliggande beställningar.

Sådan lagerproduktion av fartyg ställer emellertid betydande krav på rörelsekapital hos varven. Varven har små möjligheter att av egen kraft anskaffa detta rörelsekapital, bl. a. beroende på de aktuella förhållandena på fartygsmarknaden. I anslutning till varvskommissionens arbete har framkommit förslag om utvidgning av det existerande statliga kreditgarantisystemet till att omfatta även garantier för lagerproduktion. Den inom industridepartementet utarbetade rapporten innehåller ett konkret förslag av denna innebörd.

Syftet med ett statligt finansiellt stöd för lagerproduktion bör vara att skapa förutsättningar för en mjukare genomförd produktionsminskning än vad som annars skulle vara fallet. Mot bakgrund av den förväntade marknadsutvecklingen är det samtidigt angeläget att lagerstödet medverkar till att åstadkomma den produktionsminskning, som ter sig långsiktigt motiverat.

De fyra storvarven har i januari 1976 redovisat sina möjligheter att reducera den samlade sysselsättningsvolymen med 30 % från år 1974 t. o. m. år 1978.

Efter överläggningar i varvsrådet har nämnda förstag förklarat sig villiga att medverka till en sådan successiv nedtrappning av produktionsvolymen. Nedtrappningen har för storvarvens del under åren fram t. o. m. år 1978 beräknats till totalt ca 5 700 egna anställda i den direkta varvsproduktionen. Härtill kommer ca 2 200 s. k. entreprenadanställda.

Totalt skulle således antalet direkt sysselsatta vid dessa varvsföretag minska med 7 900 personer.

Större delen av denna nedgång i sysselsättningen avser kollektivanställda. Vid samtliga storvarv räknar man dock f. n. med att personalminskningen på kollektivsidan kommer att kunna klaras bl. a. genom naturlig avgång och överflyttning av personal till annan verksamhet inom företagen i kombination med stor restriktivitet i nyanställningarna. I syfte att underlätta omställningen kommer en omfattande verksamhet med omskolning av den egna personalen att påbörjas inom varven. På tjänstemannasidan är situationen annorlunda. Man räknar f. n. med att uppemot 600 tjänstemän vid de båda Göteborgsvarven kommer att behöva friställas successivt under de närmaste åren t. o. m. utgången av år 1978.

Mot den bakgrund som jag har angivit finner jag att starka skäl talar för att garantisystemet bör utvidgas till att omfatta även viss lagerproduktion. Utan ett sådant stöd tvingas de fyra storvarven att inom ett till två år friställa den helt övervägande delen av sina anställda, med alla de konsekvenser detta får för sysselsättningen inte bara inom varvsindustrin utan också inom den övriga verkstadsindustrin — såväl små som stora företag. Den nedläggning av svensk varvsindustri som i praktiken skulle bli följden anser jag inte vara industripolitiskt och sysselsättningsmässigt acceptabel.

Enligt de av varven redovisade prognoserna skulle en genomsnittlig nedskärning av sysselsättningen med 30 % t. o. m. år 1978 innebära ungefär följande inom de större varvsregionerna. I Uddevalla berörs totalt ca 350 personer och i Göteborg ca 4 700 personer, av vilka ca 1 600 är s. k. entreprenadanställda. Motsvarande siffror för Malmö och Landskrona har uppgivits till resp. 1 800 och 350. I de mest utsatta regionerna — Göteborg och Malmö — bedöms det som möjligt att erbjuda flertalet av de berörda nytt arbete genom bl. a. överföring till annan produktion inom företagen. Jag finner denna fördelning av sysselsättningsminskningen vara i stora drag rimlig. Varven har vidare förklarat sig beredda att genom en rad olika omställningsåtgärder bidra till att den övervägande delen av denna sysselsättningsminskning kan klaras utan direkta avskedanden.

Vad som nyss har sagts undanskymmer emellertid inte att de närmaste ett à två åren oundvikligen kommer att innebära en djupgående omställningsprocess för de svenska varven. Denna kommer att innebära svåra problem för många av de anställda vid företagen inom vissa regioner. Särskilt tjänstemannasidan torde komma att drabbas. I sammanhanget kan nämnas att i Göteborgs kommunblock antalet anställda vid de båda varvsföretagen utgör ca 20 % av den totala industrisysselsättningen. Motsvarande andelar för Malmö och Uddevalla är resp. 13 och 47 %. I

Landskrona kommun svarar Öresundsvarvet för 40 % av industrisysselsättningen. Det är nödvändigt att de anställda genom sina organisationer ges ett långtgående inflytande på utformningen och genomförandet av de anpassningsåtgärder som måste vidtas.

Vad gäller behandlingen av de särskilda arbetsmarknadsproblem som kan uppstå bör en nära samverkan eftersträvas mellan företagen, de anställdas fackliga organisationer och berörda statliga och kommunala organ. En sådan samverkan bör kunna ordnas på samma sätt som tidigare har skett i liknande fall genom att en samrådsgrupp bildas vid resp. företag. I en sådan grupp bör ingå representanter för de anställda, företaget, kommunen och arbetsmarknadsverket. I samrådsgruppen kan planer utarbetas för att på ett för de anställda godtagbart sätt genomföra de nödvändiga förändringarna.

Arbetsmarknadsverket har förklarat sig berett att ställa erforderlig personal till förfogande och sätta in de arbetsmarknadspolitiska medel som kan visa sig vara nödvändiga.

Vad gäller lagerstödet anser jag att en reduktion av sysselsättningen vid varven i storleksordningen 30 % t. o. m. år 1978 vara en rimlig avvägning mellan industripolitiska och sysselsättningspolitiska bedömningar.

Med hänvisning till den rådande beläggningssituationen instämmer jag i rapportens förslag att de statliga garantierna ställs till svensk varvsindustris förfogande fr. o. m. andra halvåret 1976. Garantierna bör gälla till tidpunkten för färdigställandet och avse leveranser t. o. m. år 1978. Garantiernas löptid bör följdaktligen begränsas till att omfatta byggnadstiden. Efter särskild prövning av regeringen bör i enstaka fall garantier för produktion av fartyg kunna utsträckas till att avse leveranser år 1979. Sådan prövning kan bli aktuell för t. ex. fartyg med längre uppberetningstid än normalt. Ianspråktagandet av garantier bör få ske tidigast 12 månader före beräknad färdigställandetidpunkt. För fartyg med osedvanligt lång uppberetningstid bör ianspråktagandet få ske tidigast 24 månader före färdigställandetidpunkten. Ianspråktagandet bör vidare ske i fyramånadersintervaller.

Övervägande, främst marknadsmässiga, skäl talar för att det statliga garantiåtagandet i princip begränsas i tiden till att avse leveranser t. o. m. år 1978. Garantierna bör kopplas till en sysselsättningsreduktion av den storlek jag nyss har angivit. Det ankommer på regeringen att inom den av riksdagen fastställda totala garantiramen avgöra i vilken takt garantierna skall beviljas med hänsyn till planerad sysselsättning vid enskilda varv. Osäkerheten om marknadsutvecklingen under de närmaste åren är stor, varför bl. a. varvens möjligheter att erhålla fartygsbeställningar avseende leveranser år 1979 f. n. inte kan bedömas med någon rimlig grad av säkerhet.

I dagsläget tyder mycket på att år 1979 kan bli besvärligt. T. v. bör

därför planeringen vara inriktad på att ytterligare sysselsättningsminskningar torde bli nödvändiga under år 1979. Till frågan om eventuella ytterligare statliga garantier för lagerproduktion under detta år får ställning tas senare.

Med utgångspunkt i den nämnda sysselsättningsnivån för år 1978 har varven redovisat omfattningen av den planerade lagerproduktionen av fartyg t. o. m. år 1978 för vilka statliga kreditgarantier erfordras. I rapporten har föreslagits att garantierna skall avse byggnadstiden och omfatta 70 % av självkostnaden för resp. fartygsprojekt. Övrig finansiering får varven anskaffa själva. Jag anser detta vara en rimlig avvägning. Med ledning härav och varvens nämnda redovisning beräknar jag behövt garantibelopp till totalt ca 3 600 milj. kr. Övervägande delen av detta belopp faller på Göteborgsvarven. Jag vill erinra om att ett infriande av garantierna inte blir aktuellt annat än om varvet visar sig sakna förmåga att fullgöra sina förpliktelser.

För att förmå varven till försäljningsansträngningar har i utredningsrapporten föreslagits att garantier för lagerproduktionen avgiftsbeläggs. Enligt utredningsgruppens mening bör sådan avgift överstiga den avgift som införs för normala garantier och sättas till 1 % per år räknat på utestående garantibelopp. Jag finner det skäligt att en särskild avgift för dessa garantier tas ut. Jag finner förslaget om avgiftens storlek väl avvägt och förordar sålunda att en fast avgift på 1 % per år räknat på utestående garantibelopp införs.

Som jag förut har nämnt har regeringen enligt det nuvarande systemet årligen bestämt garantitilldelningen för varje enskilt varv. I avvaktan på ställningstagande till varvskreditutredningens förslag har emellertid garantitilldelningen för år 1976 begränsats till att avse första halvåret. Genom beslut i december 1975 hemställde regeringen sålunda till riksgäldsfullmäktige att, inom gällande femårsram för åren 1976—1980, under första halvåret 1976 ikläda staten garantier för ett belopp motsvarande högst 2 300 milj. kr. Den gällande garantiramen för åren 1976—1980 avser som tidigare har nämnts ett belopp om 4 500 milj. kr.

Jag har tidigare framhållit att situationen på de internationella kreditmarknaderna är sådan, att den för varvens refinansiering av lämnade fartygskrediter nödvändiga långfristiga upplåningen f. n. inte kan genomföras i erforderlig utsträckning utan kompletterande statliga kreditgarantier. Regeringen har temporärt medgett att sådan kompletterande garanti får ställas.

Jag har tidigare också framhållit att jag anser det nödvändigt att varven även fortsättningsvis ges statliga garantier för att kunna genomföra den framtida upplåningen. Med hänsyn härtill och i enlighet med de ändrade tilldelningsprinciper som jag tidigare har berört beräknar jag varvens behov av ytterligare kreditgarantier för fullföljande av inneliggande orderstockar t. o. m. år 1978 till 9 300 milj. kr. För stödet till

lagerproduktionen under samma tid har jag beräknat 3 600 milj. kr. Jag förordar sålunda att regeringen föreslår riksdagen att för fartygskreditgarantier till svensk varvsindustri under tiden den 1 juli 1976—den 31 december 1978 fastställa en ram av 12 900 milj. kr. Med hänsyn till redan beviljade garantier kan det utestående statliga garantiåtagandet vid utgången av år 1978 grovt uppskattas till ca 17 500 milj. kr. Denna omfattande upplåning för refinansieringsändamål kan liksom hittills i huvudsak endast genomföras på de internationella kapitalmarknaderna.

Bedömningen av det statliga finansiella stödet för lagerproduktion kommer i hög grad den tidigare föreslagna nämnden att svara för. Det blir nämnden som i det enskilda fallet får bedöma de ekonomiska förutsättningarna för att bevilja garantier för lagerproduktion. Nämnden har även att tillse att garantigivningen för lagerproduktionen anpassas till motsvarande förutsättningar vad gäller sysselsättningsutvecklingen. Jag avser att föreslå att nämnden skall anmäla till regeringen när fortsatt garantigivning till ett varv inom givna ramar innebär för staten oacceptabla risker på grund av bristande egna ekonomiska resurser hos varvsföretaget. Detta bör ske så tidigt som möjligt för att bereda regeringen största möjliga rådrum. Nämnden bör äga rätt att införskaffa alla de uppgifter som behövs för ändamålsenlig hantering av lagerstödet och för en allsidig bedömning av de risker som är förenade med detta.

#### 10.4 Samgående mellan Götaverken och Eriksberg

Under hösten 1975 har överläggningar förts mellan varvskommissionen och AB Götaverkens ägare, Saléninvest AB, om i vilken utsträckning Götaverken kan bidra till en lösning av krisen vid Eriksberg. Som ett resultat av dessa överläggningar träffades i december 1975, med förbehåll för regeringens godkännande, ett ramavtal mellan staten och Saléninvest angående sambående mellan Eriksberg och Götaverken. Ramavtalet reglerar de väsentliga villkoren för samgåendet. Behövliga kompletterande avtal har, likaledes med förbehåll för regeringens godkännande, träffats i februari 1976.

Innan jag redogör för innehållet i ramavtalet vill jag i korthet kommentera Eriksbergs aktuella läge och utsikter.

I kommissionsrapporten den 30 april 1975, som i sin helhet bilades prop. 1975: 110, presenterades bedömningar av Eriksbergs resultat och likviditetsutveckling under de närmaste åren. En aktuell uppföljning ger vid handen att dessa bedömningar alltså är giltiga i sina huvuddrag.

För år 1974 beräknades förlusten preliminärt till 150 milj. kr. I det slutliga bokslutet fastställdes med beaktande av vissa framtida förluster på pågående fartygsbyggen förlusten till 222 milj. kr. Utrymme härför skapades genom det koncernbidrag på 225 milj. kr. som lämnades av

Eriksbergs förre ägare, Ångfartygs AB Tirfing. Härigenom kunde Eriksbergs egna kapital inkl. obeskattade reserver sammanlagt på ca 330 milj. kr. bibehållas helt intakt i 1974 års bokslut.

De samlade förlusterna för åren 1975 och 1976 uppskattades i kommissionsrapporten till 400—450 milj. kr., häri inräknade bl. a. samtliga latent valutaförluster som inte hade resultatförts i 1974 års bokslut. Som angavs i prop 1975: 110 beaktades i detta bokslut inte heller utfallet av de tvistiga engagemangen med bl. a. Lisnavevarvet i Portugal. Uppgörelse har sedermera nåtts med detta varv, vilken medförde en merkostnad för Eriksbergs del på ca 90 milj. kr. Eriksberg har vidare måst göra en extra förlustavskrivning på ca 44 milj. kr. för ett fartyg, som nu har färdigställt men för vilket beställaren saknar betalningsförmåga. Å andra sidan har, som tidigare nämnts, en större del av förlusterna på den produktion, som var påbörjad men inte färdigställd per den 31 december 1974, beaktats redan i 1974 års bokslut. Den bokföringsmässiga förlusten för år 1975 reduceras därför i motsvarande utsträckning. Vidare har bl. a. kursutvecklingen för dollar verkat till förmån för Eriksberg. Förlusterna för år 1975 kan nu uppskattas till ca 420 milj. kr. Totalt för åren 1975 och 1976 kan förlusterna f. n. uppskattas till 435—455 milj. kr., dvs. i stort sett oförändrat jämfört med kommissionens bedömning våren 1975.

Vad gäller resultatutvecklingen efter år 1976 är osäkerheten alltför stort beroende dels på rådande marknadssituation, dels på kostnadseffekter av det kommande samgåendet med Götaverken. För år 1977, som är det sista året som helt täcks av ineliggande orderstock, beräknas förlusten uppgå till 200 milj. kr. Sammanfattningsvis kan sålunda förlusterna för åren 1975—1977 uppskattas till närmare 650 milj. kr. Några prognoser för efterföljande år kan i dagsläget inte göras beroende bl. a. på det föreslagna samgåendet med Götaverken och osäkerheten rörande i dag ej kontrakterad produktion.

Ramavtalet mellan staten och Saléninvest AB om samgående mellan Eriksberg och Götaverken har träffats med utgångspunkt från bl. a.

*att* den svenska varvsindustrins produktion måste reduceras relativt kraftigt under de närmaste åren som den del av en internationell produktionsminskning,

*att* t. o. m. upprätthållandet av denna reducerade varvsproduktion torde kräva särskilda statliga stödåtgärder i vad avser fartyg för leverans under åren 1978 och 1979,

*att* eventuella statliga stödåtgärder inte kommer att innehålla något direkt subventionsmoment och

*att* en samordning av varvsproduktionen i Göteborg är önskvärd.

Jag ansluter mig till den uppfattning som sålunda har kommit till uttryck och vill i övrigt anföra följande.

Det föreslagna samgåendet ger möjligheter till en betydande samord-

ning av svensk varvsindustri och skapar förutsättningar för en tryggare sysselsättning vid de båda Göteborgsvarven vid den ofrånkomliga produktionsminskningen inom svensk varvsindustri. Mot bakgrund av rådande marknadsförhållanden är det omöjligt att nu, med något större mått av exakthet, ange vilken sysselsättningsvolym som kan upprätthållas i det integrerade varvsföretaget. På längre sikt är samgåendet en industripolitiskt starkt motiverad åtgärd, som bidrar till att stärka konkurrenskraften hos varvsindustrin i Göteborg. På kort sikt innebär samgåendet påfrestningar för främst tjänstemannakategorierna. Som jag tidigare har anfört i samband med förslag om andra statliga stödinsatser inom varvsindustrin kommer vissa friställningar att bli oundvikliga.

I ramavtalet har uppställts vissa riktlinjer till ledning för verksamheten efter samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg. I sina huvuddrag innebär dessa bl. a. följande.

En enda produktionsmässig enhet med en enhetlig ledning skapas för nybyggnad av fartyg i Göteborg. Detta sker successivt i den takt som bestäms av företagsekonomiska överväganden av styrelsen och den verkställande ledningen i Götaverken efter samråd med de anställdas fackliga organisationer. Inneliggande order avverkas i stort sett som planerat vid resp. varvsanläggning. En fullständig produktionsmässig integration kan därför ske först fr. o. m. år 1978. Planeringen för integrationen påbörjas dock snarast. I avtalet påpekas att det är angeläget att Eriksbergs nuvarande anläggningstillgångar utnyttjas så långt detta är företagsekonomiskt rimligt. På längre sikt bör eftersträvas att nybyggnadsverksamheten i Göteborg i huvudsak samlas på eller i anslutning till det nuvarande Arendalsområdet. Öresundsvarvets verksamhet skall i princip inte påverkas av samgåendet i Göteborg. Verksamheten i den nya koncernen skall drivas efter normala företagsekonomiska principer. En nära samverkan med fackföreningarna skall ske.

Jag finner de uppställda riktlinjerna riktiga och vill för egen del särskilt framhålla vikten av att de anställda ges möjlighet att aktivt deltaga i planeringen av integrationen vid Göteborgsvarven. De närmaste två å tre åren kommer med nödvändighet att för såväl Göteborgsvarven som övriga svenska varv innebära en djupgående omställningsprocess. Denna kommer oundvikligen att medföra problem för de anställda. Särskilt tjänstemännen vid Göteborgsvarven torde komma att drabbas.

Mot denna bakgrund är det angeläget att de anställda genom sina organisationer ges ett inflytande över utformningen och genomförandet av de anpassningsåtgärder som måste vidtas. Det får ankomma på den nya företagsledningen att tillsammans med de fackliga organisationerna se till att sammansmältningsprocessen sker smidigt och under former som garanterar jämställdhet mellan de anställda vid Götaverken och Eriksberg. De nödvändiga nedtrappningsåtgärderna bör sålunda genomföras under beaktande av kraven på en rättvis personalpolitik för samt-

liga anställda inom den nya koncernen. Detta kräver de fackliga organisationernas positiva medverkan.

Samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg innebär att Eriksberg upphör som självständigt varv. Det är dock som sägs i avtalet angeläget med hänsyn till en smidig samordning att Eriksbergs nuvarande arbetsplats utnyttjas så långt detta är ekonomiskt rimligt.

I detta sammanhang vill jag erinra om att regeringen sedan länge har verkat för en ökad samordning inom varvsindustrin som syftar till att stärka den internationella konkurrenskraften. Samordningssträvandena har kommit till uttryck bl. a. i det konsortialavtal som under industridepartementets medverkan slöts år 1971 mellan de fyra storvarven. Det nu aktuella samgåendet mellan Eriksberg och Götaverken bör medföra ökade möjligheter till samverkan inom hela varvsindustrin. Härvid vill jag särskilt peka på motorproduktionen. Jag finner det otillfredsställande att samarbetet på detta område inte har nått längre trots de påvisbara ekonomiska fördelarna av ett sådant samarbete.

Samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg avses ske på följande sätt.

Staten överlåter senast den 1 juli 1976 till AB Götaverken samtliga aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB för 1 000 kr.

Statens räntefria lån till AB Götaverken på f. n. 45 milj. kr. omvandlas senast den 1 juli 1976 till aktier till en kurs innebärande att Götaverkens aktiekapital ökas från 174 milj. kr. till 200 milj. kr.

De närmare villkoren för aktieöverlåtelsen och omvandlingen av lånet till aktier har reglerats i ett särskilt avtal mellan staten och AB Götaverken.

Staten förvärvar senast den 1 juli 1976 från Saléninvest AB för 136 milj. kr. så många aktier i AB Götaverken att statens andel, inräknat Statsföretag AB:s nuvarande innehav om 9,5 % och de tillkommande aktierna enligt vad nyss har sagts, uppgår till 51 %.

De närmare villkoren för aktieöverlåtelsen har reglerats i ett särskilt avtal mellan staten och Saléninvest AB.

Saléninvest har i ramavtalet åtagit sig att senast den 1 juli 1976 placera fartygsbeställningar vid Eriksberg till ett fast pris om 136 milj. kr.

Det närmare förhållandet mellan staten, Statsföretag och Saléninvest som aktieägare i Götaverken har reglerats i ett konsortialavtal, som gäller i tio år. Beslut i vissa väsentliga frågor, som anges i avtalet, förutsätter enighet mellan parterna. Vid oenighet skall staten efter anfordran av Saléninvest inlösa Saléninvests aktier. I övrigt skall den verkställande ledningen för det nya företaget driva och fatta beslut på sedvanligt sätt enligt normala affärsmässiga principer.

Jag finner villkoren för de transaktioner jag nu nämnt acceptabla sedda mot bakgrund av de industri- och sysselsättningsmässiga bedömningar, som det är rimligt att göra. Dessa bedömningar har sådan tyngd

att traditionella företagsekonomiska bedömningar har tett sig mindre meningsfulla vid de förhandlingar, som ledde fram till samarbetsavtalet. Statens räntefria lån utgör en del av den insats staten gjorde år 1971 i samband med rekonstruktionen av Götaverken i samarbete med Saléns. Omvandlingen av vad som återstår av detta lån, 45 milj. kr., till aktiekapital stärker Götaverkens ställning i det svåra marknadsläge som nu råder. Den köpeskilling om 136 milj. kr., som föreslås för statens förvärv av aktieposten i Götaverken motsvarar beloppsmässigt det koncernbidrag som Saléninvest lämnade till Götaverken år 1973 för att täcka tidigare uppkomna förluster i Götaverken. Sammantagna innebär de båda transaktionerna i huvudsak att Saléninvest AB:s finansiella engagemang i Götaverken återförs till läget i samband med Götaverkens rekonstruktion år 1971. Saléninvests åtagande att placera fartysbeställningar vid Eriksberg har två positiva effekter. Dels kommer köpeskillingen svensk varvsindustri direkt tillgodo, dels underlättas en smidig nedtrappning av varvsproduktionen vid Eriksberg.

Som har framgått skall staten enligt ramavtalet överlåta samtliga aktier i Eriksberg till Götaverken. I anslutning härtill åtar sig staten att nollställa Eriksberg resultatmässigt sett. Avtalet innebär på denna punkt att staten i ett första steg täcker förlusen för år 1975, vilken preliminärt uppskattats till 450 milj. kr., genom ett kontant aktieägartillskott till Eriksberg senast den 1 juli 1976. I ett andra steg skall staten täcka motsvarande förluster under åren 1976 och 1977 samt de med driften av Eriksberg under tiden fram till den slutliga sammanläggningen förenade merkostnaderna. Enligt ramavtalet skall Götaverken precisera dessa i ett fast belopp senast den 31 december 1976. Parterna har senare överenskommit att sådan precisering kan ske även vid senare tidpunkt. Kan enighet om statens bidrag enligt vad sålunda har sagts inte träffas, skall staten täcka de på Eriksberg fallande förlusterna t. o. m. år 1979.

De frågor som har samband med förlusttäckningen har närmare reglerats i det nämnda avtalet mellan staten och Götaverken. Förlusten för år 1975 har i avtalet preliminärt fastställts till 420 milj. kr.

I samband med rekonstruktionen av Eriksberg under våren 1975 kunde konstateras att ett fullföljande av inneliggande order och övriga åtaganden skulle medföra betydande förluster. Samtidigt skulle emellertid en huvuddel av sysselsättningen kunna garanteras under en övergångsperiod. Detta var huvudmotivet bakom statsmakternas beslut våren 1975 om statens övertagande av Eriksberg den 1 juli 1975. Genom det ägaransvar som staten har iklätt sig, har staten att svara för Eriksbergs ekonomiska åtaganden. Jag finner det därför skäligt att varken Saléninvest eller Götaverken belastas av åtgärder och åtaganden vid Eriksberg som beslutats före statens övertagande av Eriksberg och före samgåendet med Götaverken. De förlusttäckningsbelopp som nu överenskommit i avtalet ligger väl i linje med varvskommissionens bedömning

våren 1975. Att inte sammanföra Eriksberg och Götaverken utan i stället driva Eriksberg vidare som ett självständigt varvsföretag ter sig orimligt av flera skäl. Bl. a. skulle omfattande investeringar krävas. Vidare kan man räkna med att behovet av förlusttäckning skulle bli ännu större än vid ett samgående med Götaverken. Jag anser det således rimligt att staten åtar sig det förlusttäckningsansvar som avtalet förutsätter.

Eriksberg har f. n. en rörlig kredit på 200 milj. kr. hos riksgäldskontoret. I ramavtalet ingår att staten skall låta denna kredit hos riksgäldskontoret kvarstå till utgången av år 1977. Med tanke på företagets nuvarande finansiella läge finner jag detta nödvändigt.

Regeringen bör inhämta riksdagens bemyndigande att godkänna ramavtalet och avtalet med AB Götaverken om överlåtelse av aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, m. m., i huvudsaklig överensstämmelse med ramavtalet.

Som en konsekvens härav förordar jag att statens aktier i Eriksberg säljs till Götaverken för 1 000 kr. och att statens nuvarande lån till Götaverken av 45 milj. kr. får användas för förvärv av aktier i företaget. Vidare bör på tilläggsbudget III till statsbudgeten för innevarande budgetår anvisas ett investeringsanslag av 136 milj. kr. för förvärv av aktier i Götaverken. Likaså bör för budgetåret 1976/77 anvisas ett reservationsanslag av 420 milj. kr. för täckande av förluster vid Eriksberg.

Den föreslagna samordningen av varvsverksamheten i Göteborg innebär att statens ägaransvar i varvsindustrin kommer att utvidgas väsentligt. Statsföretag AB innehar redan det fulla ägaransvaret i Uddevallarvet och Karlskronavarvet.

En planmässig samordning av det statliga ägarengagemanget i branschen är nödvändig. Jag avser att låta utreda frågan om lämpliga former för detta. I avvaktan på resultaten av denna prövning vill jag inte förordna att Statsföretag nu påläggs statens fulla ekonomiska ansvar för den nya Götaverkenkoncernen. Jag förordar därför att de nu förvärva de aktierna i Götaverken t. v. placeras i fonden för statens aktier.

### 10.5 Betalningsanstånd för lån till Uddevallarvet AB

Av de kapitaltillskott på sammanlagt 115 milj. kr. som Uddevallarvet AB erhöll av staten under åren 1965 och 1967 eftergavs återbetalningsskyldigheten för 65 milj. kr. av 1974 års riksdag (prop. 1974: 110, SU 1974: 41, rskr 1974: 264). Samtidigt ålades varvet att återbetala återstående 50 milj. kr. med 10 milj. kr. under vart och ett av åren 1975—1979. Varvet skall inte betala någon ränta på kapitaltillskotten. Varvet har år 1975 betalat 10 milj. kr. till staten.

Uddevallarvet har nu hemställt i första hand om ett eftergivande

av den återstående skulden på 40 milj. kr. och i andra hand att återbetalning inte skall behöva ske förrän tidigast fr. o. m. år 1981. Som skäl anförs att varvet har kraftiga finansiella påfrestningar som väntas öka de närmaste åren.

Jag anser det rimligt att varvet får anstånd t. o. m. år 1978 med återbetalningen. Återstående 40 milj. kr. bör återbetalas med 10 milj. kr. om året under åren 1979—1982. Jag förordar alltså att betalningsansstånd lämnas t. o. m. år 1978.

### 10.6 Skeppsteknisk forskning och utveckling

De svenska varven står inför kravet på en avsevärd reduktion av produktionen. Uppgiften att skapa sysselsättning även för en reducerad svensk varvsindustri kommer att kräva tekniska utvecklingsinsatser. Huvudparten av detta utvecklingsbehov torde liksom hittills dock vara av mer företagsorienterat slag. Marknaden för den svenska varvsindustrins vanligaste produkt, stora tankfartyg, är absolut och relativt sett minskande i framtiden. Nya tekniskt avancerade fartygskonstruktioner och en hög produktivitet kommer att vara nödvändiga för de svenska varven. Mot denna bakgrund bör även STU:s mera allmänt inriktade forskning ses.

Stöd till skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete under ett särskilt anslag infördes budgetåret 1970/71, med anledning av varvsindustrins dåvarande krissituation. Budgetåret 1975/76 beviljades ett anslag av 12 milj. kr.

Jag anser det viktigt i dagens läge att stödet får fortsätta. Den ökade kostnadsnivån motiverar en uppräknig av anslaget. Jag förordar att anslaget nästa budgetår förs upp med 13 milj. kr.

Vad gäller stödets inriktning är denna, vilket också STU:s skeppstekniska kommitté har framhållit, avhängig av varvens egen långsiktiga planering. Jag finner det angeläget att STU vid den närmare utformningen av stödet håller sig nära underrättad om varvens planering av produktionsinriktningen på lång sikt och det forskningsbehov som mot denna bakgrund kan vara av intresse. STU bör också överväga om den förändrade situationen i olika avscenden motiverar en förändring av hittills tillämpade stödformer och beslutsformer. Härvid bör möjligheterna till en integration mellan stödet till den skeppstekniska forskningen och STU:s övriga forskningsstöd särskilt observeras.

För att möjliggöra en långsiktig planering av stödet till den skeppstekniska forskningsverksamheten förordar jag att regeringen inhämtar riksdagens bemyndigande att under budgetåret 1976/77 fatta beslut om stöd till skeppsteknisk forskning och utvecklingsarbete som, inberäknat löpande beslut, innebär åtaganden om högst 6 milj. kr. under vart och ett av budgetåren 1977/78 och 1978/79.

## 11 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för lämnande av garantier till svensk varvsindustri som jag har förordat,
2. godkänna att en nämnd med de uppgifter inom systemet för fartygskreditgarantier som jag har angett inrättas den 1 juli 1976,
3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att fr. o. m. den 1 juli 1976 till utgången av år 1978 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri till ett sammanlagt belopp av högst 12 900 000 000 kr. avseende kreditgivning i anslutning till produktion av fartyg,
4. bemyndiga regeringen att godkänna *dels* ramavtalet mellan staten och Saléninvest AB om samgående mellan AB Götaverken med dotterbolag och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB med dotterbolag, *dels* avtalet mellan staten och AB Götaverken om överlåtelse av aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med vad som sägs i ramavtalet,
5. bemyndiga regeringen att medge Uddevallavarvet AB anstånd t. o. m. år 1978 med återbetalning av kapitaltillskott i enlighet med vad jag har angett i det föregående,
6. medge att staten överlåter sina aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB till AB Götaverken för 1 000 kr.,
7. medge att statens lån till AB Götaverken om 45 000 000 kr. får användas för förvärv av aktier i bolaget,
8. bemyndiga regeringen att under budgetåret 1976/77 ikläda staten ekonomisk förpliktelse i samband med stöd till skeppsteknisk forskning och utveckling m. m. som inberäknat löpande beslut innebär åtaganden om högst 6 000 000 kr. under vart och ett av budgetåren 1977/78 och 1978/79,
9. till *Förvärv av aktier i AB Götaverken* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1975/76 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 136 000 000 kr.,
10. till *Täckande av förluster vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB* för budgetåret 1976/77 under trettonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 420 000 000 kr.,
11. till *Styrelsen för teknisk utveckling: Skeppsteknisk forskning och utveckling* för budgetåret 1976/77 under trettonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 13 000 000 kr.

## **12 Beslut**

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

## Bilaga 1

**Ramavtal**

Staten och Saléninvest AB (nedan Saléninvest) har denna dag utgående från bl. a.:

*att* den svenska varvsindustrins produktion måste reduceras relativt kraftigt under de närmaste åren som en del av en internationell produktionsminskning,

*att* till och med upprätthållandet av denna reducerade varvsproduktion torde kräva särskilda statliga stödåtgärder i vad avser fartyg för leverans under åren 1978 och 1979,

*att* eventuella av riksdagen beslutade statliga stödåtgärders fördelning mellan varven fastställs efter förhandlingar mellan industridepartementet och resp. varv,

*att* eventuella statliga stödåtgärder ej kommer att innehålla något direkt subventionsmoment och

*att* en samordning av varvsproduktionen i Göteborg är önskvärd,

*träffat följande ramavtal* om samgående mellan AB Götaverken med dotterbolag (nedan Götaverken) och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB med dotterbolag (nedan Eriksberg).

## § 1

Ramavtalet reglerar de *väsentliga* villkoren för samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg. Behövliga kompletterande avtal skall ha träffats senast den 15 februari 1976. Till sådana avtal hör avtal om förvärv av aktier i AB Götaverken, avtal om förvärv av aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, konsortialavtal mellan parterna samt avtal om formerna för samverkan mellan Götaverken och Eriksberg under tiden fram till den 1 juli 1976.

## § 2

Götaverken och Eriksberg sammanförs till en koncern. Till ledning för verksamheten därefter skall gälla följande riktlinjer.

Samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg innebär bl. a. att en enhetlig ledning skapas för nybyggnadsverksamheten i Göteborg. Det är angeläget att Eriksbergs nuvarande anläggningstillgångar utnyttjas så långt detta är företagsekonomiskt rimligt.

Skapandet av en enda produktionsmässig enhet för nybyggnation i Göteborg sker successivt i den takt som bestäms av företagsekonomiska överväganden av styrelsen och den verkställande ledningen i AB Götaverken efter samråd med de anställdas fackliga organisationer. Inneliggande order avverkas i stort sett såsom planerat vid resp. varvsanläggning. En fullständig produktionsmässig integration kan därför ske först fr. o. m. 1978. Planeringen för integrationen påbörjas snarast.

På längre sikt bör eftersträvas att nybyggnadsverksamheten i Göteborg i huvudsak samlas på eller i anslutning till det nuvarande Arendalsområdet.

Verksamheten i den nya koncernen skall drivas efter normala företagsekonomiska principer. En nära samverkan med fackföreningarna skall ske.

Öresundsvarvets verksamhet skall i princip inte påverkas av samgåendet i Göteborg.

§ 3

Staten överlåter senast den 1 juli 1976 till AB Götaverken samtliga aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB för ett pris av tillhoppa 1 000 kr.

§ 4

Senast den 1 juli 1976 omvandlas statens räntefria lån till AB Götaverken på f. n. 50 milj. kr. till aktier till en kurs innebärande att aktiekapitalet ökas till 200 milj. kr.

§ 5

Staten förvärvar från Saléninvest för 136 milj. kr. så många aktier i AB Götaverken att statens andel, inräknat Statsföretag AB:s nuvarande innehav och tillkommande aktier enligt § 4 ovan, uppgår till 51 % av aktiekapitalet i AB Götaverken. Samtliga aktier skall vara förenade med samma rätt. Köpeskillingen erläggs kontant senast den 1 juli 1976. Staten svarar för eventuellt utgående stämpelkostnad. Tillträde sker när betalningen erläggs.

§ 6

För att underlätta en planmässig samordning av verksamheten mellan Götaverken och Eriksberg åtager sig Saléninvest att, på anmodan av regeringen, senast den 1 juli 1976 till fast pris beställa ett eller två fartyg vid Eriksberg för en sammanlagd kontraktssumma om cirka 136 milj. kr. med leverans år 1977. Den nya koncernen äger förskjuta leveransen till senare tidpunkt, dock ej efter 1979 års utgång. Kontraktspriset skall motsvara vid beställningstidpunkten rådande världsmarknadspris för ifrågavarande eller närmast motsvarande fartygstyp. Understiger detta pris Eriksbergs självkostnad skall pristillägg utgå med mellanskillnaden, dock högst 10 % av kontraktspriset. Som betalningsvillkor i övrigt skall gälla sedvanliga OECD-villkor (f. n. kontant 30 %, kredit 70 %).

§ 7

Staten har inget att erinra mot att Götaverken utnyttjar sin option på aktierna i Calor Celsius.

§ 8

Parterna är införstådda med att Saléninvest — med hänsyn till sina övriga engagemang — under de närmaste åren saknar möjligheter att tillföra Götaverken ytterligare aktieägartillskott. Saléninvest har dock intet att erinra mot om staten som aktieägare i Götaverken önskar ensidigt lämna aktieägartillskott.

§ 9

Den nya styrelsen i AB Götaverken skall ha högst åtta av parterna utsedda ordinarie ledamöter. Parterna utser lika antal ledamöter. Staten äger utse ordförande. Vidare skall i styrelsen ingå verkställande direktören och högst fyra ordinarie arbetstagarledamöter. I syfte att begränsa styrelsens storlek avser parterna att avstå från suppleanter samt söka träffa motsvarande överenskommelse med berörda arbetstagarorganisationer.

Av bolagsstämman valda styrelseledamöter och revisorer tillsätts efter samråd mellan parterna.

#### § 10

Det närmare förhållandet mellan parterna skall regleras i ett konsortialavtal, som skall gälla i tio år. Beslut i vissa väsentliga frågor, som närmare anges i konsortialavtalet, förutsätter enighet mellan parterna. Vid oenighet skall staten efter anfordran av Saléninvest inlösa Saléninvests aktier i AB Götaverken på villkor som i brist på åsämjande skall fastställas av skiljemän enligt lag därom.

#### § 11

Parterna är överens om att ett fullföljande av Eriksbergs fartygskontrakt och övriga åtaganden kan ske endast med betydande förluster som följd. Dessa förluster skall bäras av staten, när varken Saléninvest eller Götaverken ekonomiskt skall belastas av åtgärder och åtaganden vid Eriksberg beslutade före samgåendet med Götaverken. Förlusten för 1975 skall på grundval av preliminärt bokslut fastställas senast den 15 februari 1976. Denna förlust, som för närvarande uppskattas till cirka 450 milj. kr., skall av staten täckas genom ett kontant aktieägartillskott till Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB senast den 1 juli 1976.

Motsvarande förluster för år 1976 och år 1977 skall täckas av staten genom aktieägartillskott. Om det i samband med fastställandet av 1976 års bokslut skulle visa sig att den slutligt fastställda förlusten för år 1975 överstiger den preliminärt uppskattade, skall staten täcka denna mellanskillnad.

De förluster — inklusive vad som angivits i föregående stycke — som är förenade med driften av Eriksberg under åren 1976 och 1977 samt med driften för tiden fram till den slutliga sammanläggningen, skall av Götaverken preciseras i ett fast belopp senast den 31 december 1976. Kan vid förhandlingar mellan staten och Götaverken härvid överenskommelse om statens bidrag ej träffas, skall staten täcka de på Eriksberg fallande förlusterna t. o. m. år 1979.

Staten åtager sig att låta Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s rörliga kredit hos riksgäldskontoret på 200 milj. kr. kvarstå till utgången av år 1977.

#### § 12

Saléninvest åtager sig att på anfordran av regeringen på marknadsmissiga villkor sköta befraktning och drift av fartyg producerade av den nya koncernen, vilka inte är sålda vid leveranstillfället. Särskilt avtal skall upprättas vid varje särskilt tillfälle. Saléninvest åtager sig även att ingå liknande avtal med andra svenska varv.

#### § 13

Hembudsskyldighet skall gälla om någondera parten önskar överlåta sina aktier i AB Götaverken.

#### § 14

Staten äger rätt överföra alla sina rättigheter och skyldigheter enligt denna ramöverenskommelse till Statsföretag AB eller annat av staten helägt bolag.

§ 15

Twist om tolkningen och tillämpningen av detta avtal och i § 1 avsedda avtal får ej anhängiggöras vid domstol utan skall avgöras av skiljemän enligt lag därom.

§ 16

Detta avtal är träffat under förutsättning av att erforderliga avtal enligt § 1 träffas mellan parterna.

Detta avtal har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Göteborg den 17 december 1975

För staten med förbehåll för re- geringens godkännande	För Saléninvest
Tony Hagström	Sture Ödner

## Bilaga 2

## Avtal om överlåtelse av aktier i AB Götaverken

Staten och Saléninvest AB (Saléninvest) har den 17 december 1975 med förbehåll för regeringens godkännande träffat ett Ramavtal om samgående mellan AB Götaverken med dotterbolag (Götaverken) och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB med dotterbolag (Eriksberg). Till fullföljande av bestämmelserna i § 1 i Ramavtalet har följande avtal om överlåtelse av aktier i AB Götaverken träffats mellan Staten och Saléninvest.

## § 1

Saléninvest överlåter till Staten 5 970 000 aktier à nom. 10 kr i AB Götaverken för en överenskommen köpeskillning av etthundratrettiosex miljoner (136 000 000) kr.

Tillträdesdag skall vara när köpeskillningen erläggs, vilket skall ske senast den 1 juli 1976. På tillträdesdagen skall aktierna överlämnas transporterade in blanco åtföljda av samtliga till aktierna hörande kuponger.

## § 2

Statens och Statsföretag AB:s andel i AB Götaverken kommer efter överlåtelsen enligt § 1 ovan samt efter genomförd nyemission enligt Ramavtalets § 4 att uppgå till 51 % av det till 200 milj. kr. höjda aktiekapitalet enligt följande:

	Antal aktier	Nom. belopp kr
Tidigare innehav	1 655 000	16 550 000
Aktuell överlåtelse	5 970 000	59 700 000
Nyemission	2 575 000	25 750 000
Summa	10 200 000	102 000 000

## § 3

Som bilaga<sup>1</sup> till detta avtal fogas Götaverkens årsredovisning för år 1974.

Saléninvest garanterar

att Götaverkens i balansräkningen per 31 december 1974 redovisade tillgångar och skulder upptagits i överensstämmelse med god redovisningssed enligt av parterna godtagna principer, angivna i årsredovisningen och godkända av revisorerna,

att Götaverken inte efter den 31 december 1974 och intill detta avtals undertecknande avhänt sig anläggningstillgångar inklusive firmamamn, varumärken, patent eller licensrätter eller lämnat några pantförskrivningar, borgens- eller garantiåtaganden eller ingått andra åtaganden eller vidtagit handlingar i övrigt, i annan mån än som utgör led i bolagets normala löpande verksamhet,

att Götaverken f. n. icke är invecklat i någon skatteprocess eller annan rättegång av större betydelse,

<sup>1</sup> Här utesluten.

att vederbörlig information lämnats om väsentliga omständigheter av betydelse för bedömning av det aktuella förhandlingsläget beträffande Götaverkens orderstock, och

att Götaverken fram till dagen för detta avtals undertecknande rätteligen har fullgjort sina betalningar.

Intill dess att ny styrelse tillsatts, äger staten utse fyra företrädare att närvara vid AB Götaverkens styrelsesammanträden. Dessa företrädare skall därvid tillerkännas samma rätt till insyn, information och yttranderätt som övriga ordinarie styrelseledamöter.

Denna garanti skall icke kunna åberopas beträffande omständigheter, som rimligen kunnat utläsas från information som Staten före detta avtals undertecknande erhållit genom material till eller föredragning i AB Götaverkens styrelse, genom Öhrlings Revisionsbyrås värdering hösten 1975 eller genom annan skriftlig information, i vilken bland annat ingår av verkställande direktören den 13 februari 1976 upprättad promemoria för föredragning i styrelsen om väsentliga förhållanden rörande Götaverkens beställare. Ej heller kan garantin åberopas beträffande omständigheter, som AB Götaverkens styrelse saknat kännedom om före detta avtals undertecknande.

#### § 4

Staten äger rätt överföra alla sina rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal till Statsföretag AB eller annat av Staten helägt bolag.

#### § 5

Twist om tolkningen och tillämpningen av detta avtal får ej anhängiggöras vid domstol utan skall avgöras av skiljemän enligt lag därom.

Detta avtal har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Göteborg den 13 februari 1976.

För staten med förbehåll för regeringens godkännande

Tony Hagström

För Saléninvest

Peder Bonde

## Bilaga 3

**Avtal om överlåtelse av aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB och konvertering till aktier av ett statens lån till AB Götaverken, m. m.**

Staten och Saléninvest AB (Saléninvest) har den 17 december 1975 med förbehåll för regeringens godkännande träffat ett ramavtal om samgående mellan AB Götaverken med dotterbolag (Götaverken) och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB med dotterbolag (Eriksberg). Till fullföljande av bestämmelserna i § 1 i ramavtalet har följande avtal om överlåtelse av aktier i Eriksberg och om konvertering till aktier av ett Statens lån till Götaverken träffats mellan Staten och AB Götaverken.

## § 1

Enligt § 3 ramavtalet överlåter Staten senast den 1 juli 1976 till AB Götaverken samtliga aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB för en köpeskillning av ettusen (1 000) kr.

Tillträde sker när köpeskillningen erläggs. På tillträdesdagen skall aktierna överlämnas transporterade in blanco åtföljda av samtliga till aktierna hörande kuponger.

## § 2

För Eriksberg har per den 31 december 1975 upprättats ett preliminärt koncernbeslut, *bilaga 1*,<sup>1</sup> enligt vilket staten förutsättes ha genom ett aktieägartillskott om 420 000 000 kr. täckt den i resultaträkningen redovisade förlusten för år 1975.

Förlusten för år 1975 skall med tillämpning av § 11 ramavtalet anses uppgå till fyrahundratjugomiljoner (420 000 000) kr. Beloppet skall enligt nämnda paragraf kontant inbetalas till Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB senast den 1 juli 1976.

## § 3

Staten och Saléninvest har i ramavtalet (§ 11) överenskommit följande:

”Parterna är överens om att ett fullföljande av Eriksbergs fartygskontrakt och övriga åtaganden kan ske endast med betydande förluster som följd. Dessa förluster skall bäras av Staten, när varken Saléninvest eller Götaverken ekonomiskt skall belastas av åtgärder och åtaganden vid Eriksberg beslutade före samgåendet med Götaverken. Förlusten för år 1975 skall på grundval av preliminärt bokslut fastställas senast den 15 februari 1976. Denna förlust, som för närvarande uppskattas till cirka 450 milj. kr., skall av staten täckas genom ett kontant aktieägartillskott till Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB senast den 1 juli 1976.

Motsvarande förluster för år 1976 och år 1977 skall täckas av staten genom aktieägartillskott. Om det i samband med fastställandet av 1976 års bokslut skulle visa sig att den slutligt fastställda förlusten för år

<sup>1</sup> Här utesluten.

1975 överstiger den preliminärt uppskattade, skall Staten täcka denna mellanskillnad.

De förluster — inklusive vad som angivits i föregående stycke — som är förenade med driften av Eriksberg under åren 1976 och 1977 samt med driften för tiden fram till den slutliga sammanläggningen, skall av Götaverken preciseras i ett fast belopp senast den 31 december 1976. Kan vid förhandlingar mellan Staten och Götaverken härvid överenskommelse om Statens bidrag ej träffas, skall Staten täcka de på Eriksberg fallande förlusterna t. o. m. år 1979.

Staten åtager sig att låta Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s rörliga kredit hos riksgäldskontoret på 200 milj. kr. kvarstå till utgången av år 1977.”

Statens åtagande omfattar således täckande av *dels* förluster på Eriksbergs ineliggande fartygskontrakt och övriga åtaganden, *dels* förluster som uppkommer på den verksamhet som kommer att bedrivas av Eriksberg fram till den slutliga sammanläggningen, *dels* merkostnader som eventuellt uppstår inom andra delar av Götaverken på grund av sammanläggningen av Eriksbergs verksamhet med Götaverken.

Statens åtagande om förlusttäckning i Eriksberg förutsätter att ledningen för den nya koncernen (Götaverken inklusive Eriksberg) genomför integrationen på det sätt som framstår som mest ändamålsenligt sett ur för Götaverken och Eriksberg *gemensam* synvinkel. Härvid skall hänsyn tagas till såväl lönsamhet som önskvärdheten av en smidig personalmässig integration.

#### § 4

Vid tillämpningen av vad som överenskommits om förlusttäckning skall till fullo beaktas samtliga kostnader som är hänförliga till den verksamhet för vilken Staten åtagit sig förlusttäckningsansvar, såsom framtida ränte- och valutadifferenser, kostnader för personalavveckling och omskolning, erforderlig nedskrivning av varulager och tillgångar med nedsatt nyttjandegrad, garantiförpliktelser, skadeståndsansvar och kostnader för avveckling av förlustbringande inköps- eller leveranskontrakt, oavsett om kostnaderna redovisas i Eriksbergs eller Götaverkens räkenskaper. Vidare skall Statens åtagande ej vara påverkat av bokslutsdispositioner.

Tillgångar, skulder och förpliktelser skall i övrigt vid fastställande av förlusterna upptagas enligt god redovisningssed.

Slutlig sammanläggning skall anses ha ägt rum när *dels* Eriksbergs administration och produktionsorganisation helt integrerats med Götaverkens och en produktionsenhet för nybyggnadsverksamhet skapats i Göteborg (vilket bl. a. innebär att produktionen sker enligt samma konstruktions-, planerings- och produktionssystem) och *dels* verksamheten vid Eriksbergsanläggningen anpassats till en företagsekonomiskt motiverad nivå eller avvecklats.

Parternas avsikt är att, sedan sammanläggningen genomförts, Eriksbergs balansräkning främst skall omfatta, förutom det egna kapitalet, finansiella tillgångar och skulder hänförliga till sådana refinansieringsåtaganden som gjorts före den slutliga sammanläggningen.

#### § 5

Transaktioner mellan Götaverken och Eriksberg i form av köp av varor och tjänster, vilka kan ses som självständiga affärsmässiga trans-

aktioner i den meningen att de skulle ha kommit till stånd även om avtal om sammanläggning ej träffats sker till marknadspris.

Transaktioner mellan Götaverken och Eriksberg i form av köp av varor och tjänster, vilka beslutas som ett led i sammanläggningen, prissättes till den säljande enhetens kalkylmässiga självkostnad. Priset får dock icke överstiga det pris som skulle ha gällt om anskaffning skett på alternativt sätt.

#### § 6

Uppstår positiva resultateffekter på grund av transaktioner med tredje man, vilka inte är direkt förorsakade av sammanläggningen och hänförliga till de vid avtalets undertecknande befintliga orderstockarna, och berör dessa transaktioner väsentligen både Götaverken och Eriksberg delas vinsten lika.

Uppstår negativa resultateffekter på grund av transaktioner som avses i föregående stycke, skall förlusten beroende på vart den är att hänföra, bäras av Götaverken eller Eriksberg.

#### § 7

Om i samband med sammanläggningen vidtagen åtgärd i Götaverken medför högre kostnad eller lägre intäkt för Götaverken än som skulle ha uppstått i fall Götaverken drivits såsom separat koncern, skall sådan merkostnad debiteras Eriksberg oavsett om åtgärden medför resultatförbättring eller resultatförsämring i Eriksberg.

Om i samband med sammanläggningen vidtagen åtgärd i Götaverken medför lägre kostnad eller högre intäkt för Götaverken än som skulle ha uppstått i fall Götaverken drivits såsom separat koncern skall sådan resultatförbättring tillgodoföras Eriksberg till den del åtgärden medför resultatförsämring i Eriksberg.

#### § 8

AB Götaverken skall föra en förteckning över de transaktioner och åtgärder som enligt ovan föranleder avräkning mellan Götaverken och Eriksberg. Debitering skall vara godkänd av härtill utsedd representant för Staten. Debitering kan ske antingen i anslutning till beslutet på basis av gjorda kalkyler eller när resultatet av transaktionen eller åtgärden kan avläsas i redovisningen. Vid varje styrelsesammanträde i AB Götaverken skall föredragas den ovan omtalade förteckningen samt därav föranledda gjorda eller förväntade debiteringar.

#### § 9

De förluster, som Staten enligt §§ 3 och 4 åtagit sig att täcka, skall av Götaverken uppskattas och preciseras i ett fast belopp senast den 31 december 1976. Parterna är ense om att sådan precisering kan ske även vid senare tidpunkt. Kan enighet uppnås om beloppets storlek skall detta utgöra slutlig ersättning till Götaverken.

#### § 10

Kan överenskommelse om förlusttäckning ej träffas skall Staten enligt § 11 ramavtalet täcka de på Eriksberg fallande förlusterna t. o. m. år 1979. Förlusterna skall i sådant fall täckas enligt följande:

a. Reglering skall ske snarast och senast den 1 juli 1977 av:

dels eventuell avvikelse mellan den preliminärt fastställda och den av bolagsstämman fastställda förlusten för år 1975,

och dels förlusten för år 1976 sådan denna bestämts av styrelsen i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB.

b. Förlusterna för åren 1977—1979 regleras genom att preliminära belopp inbetalas efter fastställandet av respektive års budget i den utsträckning likviditetsläget i Eriksberg så påkallar. Beloppen regleras definitivt i samband med att bokslutet för respektive år fastställs. Inbetalning sker i båda fallen snarast efter riksdagsbeslut.

De förluster som härvid skall beaktas är resultatet före bokslutsdispositioner men efter skatter. Vidare observeras särskilt att värderingen av finansiella tillgångar och skulder skall ske efter de principer som tillämpats i Eriksbergs i § 2 nämnda preliminära koncernbokslut för år 1975. De förutsättes slutligen att vid beräkningen av resultatet för år 1979 full avsättning har gjorts för framtida räntedifferenser och gjorda garantiåtaganden samt att anläggningarna i Eriksberg har bokförts efter värdering enligt gällande lagregler och med beaktande av vad som sägs i § 4 detta avtal.

Under samordningsperioden för något verksamhetsår möjligen uppkommande vinst på Eriksbergs verksamhet skall vid förlusttäckningsperiodens slut användas för återbetalning till Staten av lämnade tillskott.

#### § 11

Redovisningen i Götaverken och Eriksberg skall vara så ordnad att Statens förlusttäckningsskyldighet kan fastställas på ett tillförlitligt sätt.

#### § 12

Under förutsättning av borgenärernas godkännande förbinder sig AB Götaverken att snarast möjligt efter den 1 juli 1976 övertaga Statens borgensansvar för åtaganden av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB gentemot:

1. AB Svensk Exportkredit, 7,5 milj. kr. jämte ränta.
2. Saponata, f. n. Esc. 300 305 700 jämte ränta.

#### § 13

Staten förbinder sig att tillse att styrelsen i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB i samband med överlåtelsen ställer sina platser till förfogande. AB Götaverken skall tillse att ansvarsfrihet beviljas för den del av år 1976 som Staten varit aktieägare, förutsatt att revisorerna tillstyrker ansvarsfrihet.

#### § 14

Till dess detta avtal träder i kraft skall verkställande direktörerna för AB Götaverken och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB inom ramen för sådant bemyndigande, som respektive styrelse må lämna, förbereda åtgärder för den avsedda sammanläggningen och för genomförandet av detta och övriga anknutna avtal, så långt detta är möjligt utan att regeringens beslut därigenom föregrips. De verkställande direktörerna skall dessutom genomföra åtgärder, som är nyttiga oavsett sammanläggningen.

#### § 15

Staten skall teckna 2 575 000 aktier i AB Götaverken. Betalning av aktierna skall ske genom att Staten efterger sin kvarstående fordran på 45 milj. kr. hos AB Götaverken enligt lån (nr 327) från fonden för låneunderstöd.

Nyemission skall genomföras så att Staten blir ägare av aktierna senast den 1 juli 1976 och i övrigt enligt följande:

1. Staten tecknar 2 575 000 aktier med ett nominellt värde av 10 kr. per aktie.

2. De nya aktierna berättigar till andel i AB Götaverkens vinst fr. o. m. det räkenskapsår som påbörjas den 1 juli 1976.

3. Överkursen skall tillföras AB Götaverkens reservfond.

AB Götaverkens aktiekapital kommer efter nyemissionen att utgöra 200 milj. kr.

Sedan Staten förvärvat aktier från Saléninvest enligt ett denna dag tecknat avtal, kommer Statens innehav av aktier i AB Götaverken, tillsammans med Statsföretag AB:s innehav av aktier i samma bolag, att utgöra 10 200 000 aktier, motsvarande 51 % av aktiekapitalet.

§ 16

Twist om tolkningen och tillämpningen av detta avtal får ej anhängiggöras vid domstol utan skall avgöras av skiljemän enligt lag därom.

---

Detta avtal har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Göteborg den 13 februari 1976.

För Staten med förbehåll för regeringens godkännande

Tony Hagström

För AB Götaverken

Hans Laurin

## Bilaga 4

**Konsortialavtal beträffande AB Götaverken**

Staten och Saléninvest AB (Saléninvest) har den 17 december 1975 med förbehåll för regeringens godkännande träffat ett ramavtal om samgående mellan AB Götaverken med dotterbolag (Götaverken) och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB med dotterbolag (Eriksberg). Till fullföljande av bestämmelserna i § 1 ramavtalet har följande konsortialavtal träffats mellan Staten/Statsföretag AB och Saléninvest.

## § 1

I § 2 ramavtalet har intagits följande allmänna bestämmelser om samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg.

"Götaverken och Eriksberg sammanförs till en koncern. Till ledning för verksamheten skall gälla följande riktlinjer.

Samgåendet mellan Götaverken och Eriksberg innebär bl. a. att en enhetlig ledning skapas för nybyggnadsverksamheten i Göteborg. Det är angeläget att Eriksbergs nuvarande anläggningstillgångar utnyttjas så långt detta är företagsekonomiskt rimligt.

Skapandet av en enda produktionsmässig enhet för nybyggnation i Göteborg sker successivt i den takt som bestäms av företagsekonomiska överväganden av styrelsen och den verkställande ledningen i Götaverken efter samråd med de anställdas fackliga organisationer. Inneliggande order avverkas i stort sett såsom planerat vid resp. varvsanläggning. En fullständig produktionsmässig integration kan därför ske först fr. o. m. år 1978. Planeringen för integrationen påbörjas snarast.

På längre sikt bör eftersträvas att nybyggnadsverksamheten i Göteborg i huvudsak samlas på eller i anslutning till det nuvarande Arendelsområdet.

Verksamheten i den nya koncernen skall drivas efter normala företagsekonomiska principer. En nära samverkan med fackföreningarna skall ske.

Öresundsvarvets verksamhet skall i princip inte påverkas av samgåendet i Göteborg."

Parterna är ense om att i normala företagsekonomiska principer ligger att skapa god konsolidering i företaget och möjliggöra en god avkastning på i företaget insatt kapital. Parterna är vidare ense om att skäligen del av årsvinsten skall disponeras för aktieutdelning så snart detta med beaktande av företagets normala behov av konsolidering är möjligt.

## § 2

Beträffande vissa väsentliga frågor avseende Götaverken har Staten och Saléninvest i ramavtalet överenskommit följande: "Beslut i vissa väsentliga frågor, som närmare anges i konsortialavtalet, förutsätter enighet mellan parterna. Vid oenighet skall Staten efter anfordran av Saléninvest inlösa Saléninvests aktier i AB Götaverken på villkor som i brist på åsämjande skall fastställas av skiljemän enligt lag därom." Parterna är överens om att som väsentliga frågor i här avsedd mening skall anses följande:

1. Anställning eller uppsägning av verkställande direktör.
2. Väsentlig omläggning av företagets verksamhetsinriktning.
3. Överlåtelse respektive köp av rörelse eller rörelsegren av betydande omfattning.
4. Investeringar i anläggningar till högre belopp än 50 milj. kr.
5. Försäljning av fast egendom eller övriga anläggningstillgångar till ett högre värde än 10 milj. kr.
6. Förändring av aktiekapitalet i AB Götaverken.

Om vid behandling i styrelsen eller vid bolagsstämma av frågor enligt ovan parterna redovisar olika uppfattningar och sammanjämkning ej sker vid förevarande styrelsemöte eller stämma åligger det Saléninvest att inom 30 dagar därefter skriftligen meddela Staten för den händelse inlösen påkallas enligt första stycket ovan.

Parterna är vidare ense om att därest Staten/Statsföretag AB gör sig skyldig till väsentligt brott mot detta avtal också detta skall medföra inlösen skyldighet enligt första stycket ovan.

### § 3

Parterna är enligt ramavtalet (§ 8) införstådda med att Saléninvest — med hänsyn till sina övriga engagemang — under de närmaste åren saknar möjligheter att tillföra Götaverken ytterligare aktieägartillskott. Saléninvest har dock intet att erinra mot om Staten som aktieägare i AB Götaverken önskar ensidigt lämna aktieägartillskott.

### § 4

Beträffande den nya styrelsen i AB Götaverken har i § 9 ramavtalet intagits följande bestämmelser:

”Den nya styrelsen i AB Götaverken skall ha högst åtta av parterna utsedda ordinarie ledamöter. Parterna utser lika antal ledamöter. Staten äger utse ordförande. Vidare skall i styrelsen ingå verkställande direktören och högst fyra ordinarie arbetstagarledamöter. I syfte att begränsa styrelsens storlek avser parterna att avstå från suppleanter samt söka träffa motsvarande överenskommelse med berörda arbetstagarorganisationer. Av bolagsstämman valda styrelseledamöter och revisorer tillsätts efter samråd mellan parterna.”

Oavsett vad som sägs i § 2 ovan skall vad avser beslut respektive beslutsförhet i styrelsen aktiebolagslagens regler gälla, dock att för beslutsförhet också erfordras att minst två representanter för Staten/Statsföretag AB respektive Saléninvest är närvarande vid besluten.

### § 5

Hembudsskyldighet skall enligt § 13 ramavtalet gälla om någondera parten önskar överlåta sina aktier i AB Götaverken.

I bolagsordningen skall införas följande hembudsklausul:

”Har aktie övergått till person, som icke förut är aktieägare i bolaget, skall aktien ofördröjligen hembjudas förutvarande aktieägare till inlösen genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse. Åtkomsten av aktien skall därvid styrkas samt, där äganderätten övergått genom köp, uppgift lämnas om den betingade köpesumman. När aktien sålunda till inlösen hembjudits, skall styrelsen därom genast underrätta bolagets förutvarande aktieägare på sätt, som om meddelanden till aktieägare är föreskrivet, med anmodan till den, som önskar begagna sig av lösningsrätten, att skriftligen anmäla sig hos styrelsen inom två månader

därefter. Anmäler sig flera, skall företrädesrätten dem emellan bestämmas genom lottning, dock att, därest samtidigt flera aktier hembjudits, aktierna först så långt ske kan, skall jämt fördelas bland dem, som vilja lösa.

Lösebeloppet skall, i brist på åsämjande, bestämmas i den ordning lag om skiljemän stadgar.

Därest ej inom stadgad tid någon anmäler sig vilja lösa hembjuden aktie eller, sedan lösningspriset å dylik aktie i behörig ordning fastställts, aktien ej inom tjugo dagar därefter inlöses, äger den, som hembudet gjort, att bli registrerad för aktien.”

#### § 6

Staten äger rätt överföra sina rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal till Statsföretag AB eller annat av Staten helägt bolag.

Statsföretag äger rätt att överföra sina rättigheter och skyldigheter enligt avtalet till annat av Staten helägt bolag.

#### § 7

Twist om tolkningen och tillämpningen av detta avtal får ej anhängiggöras vid domstol utan skall avgöras av skiljemän enligt lag därom.

#### § 8

Detta avtal ersätter de riktlinjer för samarbetet i Götaverken mellan Saléninvest och Staten/Statsföretag AB som fastlagts i avtal av den 25 oktober 1974. Avtalet skall gälla under 10 år från den dag det träder i kraft, dock endast så länge som såväl Saléninvest som Staten/Statsföretag AB är aktieägare i Götaverken.

Detta avtal har upprättats i tre exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Göteborg den 13 februari 1976.

För Staten med förbehåll för regeringens godkännande

För Saléninvest

Tony Hagström

Peder Bonde

För Statsföretag AB

Jan Orrenius

## Innehållsförteckning

	Sid-
1. Inledning .....	2
2. Den internationella bakgrunden .....	4
3. Varvskreditutredningen .....	5
3.1 Nuvarande fartygskreditgarantisystem .....	5
3.1.1 Garantityper .....	6
3.1.2 Det statliga åtagandet .....	6
3.1.3 Säkerhet för garanti .....	6
3.1.4 Förlängning av garanti .....	7
3.1.5 Insyn i varvsföretagens verksamhet .....	7
3.1.6 Valutafluktuationer .....	7
3.1.7 Internationella överenskommelser avseende varvskrediter .....	8
3.1.8 Infriande av det statliga garantiåtagandet .....	8
3.1.9 Principer för garantitilldelning .....	8
3.2 Jämförelse mellan exportkreditgarantisystemet och fartygskreditgarantisystemet .....	9
3.3 Utredningens förslag .....	10
3.3.1 Krav på ett nytt garantisystem .....	11
3.3.2 Exportkreditgarantisystemet .....	11
3.3.3 Fartygskreditgarantisystemet under en övergångsperiod .....	12
3.3.4 Rederiernas finansiering .....	15
3.4 Särskilt yttrande .....	16
4. Remissyttrandena över varvskreditutredningens betänkande ..	17
4.1 Allmänna synpunkter .....	17
4.2 Krav på ett nytt kreditgarantisystem .....	18
4.3 Exportkreditgarantisystemet .....	18
4.4 Fartygskreditgarantisystemet under en övergångsperiod ..	21
4.5 Rederiernas finansiering .....	23
5. Rapport angående statliga kreditgarantier för lagerproduktion av fartyg .....	24
5.1 Den svenska varvsindustrins dagsläge och utsikter .....	24
5.2 Överväganden och förslag .....	27
5.3 Omfattningen av det statliga garantiåtagandet .....	33
6. Statens övertagande av Eriksberg .....	33
7. Avtal om samgående mellan Götaverken och Eriksberg m. m.	34
8. Betalningsansånd för lån till Uddevallavarvet AB .....	38
9. Skeppsteknisk forskning och utveckling .....	38
10. Föredraganden .....	40
10.1 Inledning .....	40
10.2 Fartygskreditgarantisystemet .....	41
10.3 Statliga kreditgarantier för lagerproduktion av fartyg m. m.	49
10.4 Samgående mellan Götaverken och Eriksberg .....	54
10.5 Betalningsansånd för lån till Uddevallavarvet AB .....	59
10.6 Skeppsteknisk forskning och utveckling .....	60
11. Hemställan .....	61

## Bilagor

	Sid.
1. Ramavtal om samgående mellan AB Götaverken och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB .....	63
2. Avtal om överlåtelse av aktier i AB Götaverken .....	67
3. Avtal om överlåtelse av aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB och konvertering till aktier av ett statens lån till AB Götaverken, m. m. ....	69
4. Konstortialavtal beträffande AB Götaverken .....	74