

Åtgärder för den egna fordonsindustrin

I Europas fordonsnationer samt USA



Inledning

Fordonsindustrin är en svensk nyckelbransch med en stor del av exporten, betydande FOU-investeringar och 125 000 anställda. I Europa är det bara i Tyskland och Slovakien som fordonsindustrin spelar en större roll än i Sverige. Den stora betydelse som fordonsindustrin spelar för svensk ekonomi återspeglas dock inte i regeringens engagemang. Tvärtom visar en granskning av aktiviteten i världens övriga fordonsindustriländer att den svenska regeringen snarast utmärks för sin passivitet. Till exempel är Sverige det enda av Europas nio främsta fordonsländer som ännu inte infört en skrotningspremie. Inte en enda krona har heller ännu sex månader efter regeringens fordonsindustripaket på 28 miljarder kommit till användning.

Samtidigt är aktivitetsnivån i konkurrentländerna hög och många av de insatser som nu genomförs i andra europeiska fordonsländer har möjliggjorts av de mjukare tillfälliga statsstödsreglerna för 2009 och 2010 som ministerrådet fattade beslut om den 25 februari. Detta är ett exempel på hur EU vid ett akut krisläge kan kraftsamla bakom kraftfulla åtgärder som ger medlemsstaterna nya verktyg för krisbekämpning. Näringsminister Maud Olofsson röstade i ministerrådet för att förse medlemsstaterna med en rad verktyg för att möta fordonskrisen men har alltså förblivit passiv på hemmaplan. Den svenska regeringens relativa passivitet försvårar ytterligare konkurrenssituationen för den svenska fordonsindustrin.

Socialdemokraterna tillsatte redan under våren 2008 en särskild fordonsgrupp för att bevaka utvecklingen och lämna förslag för att stärka fordonsindustrins konkurrenskraft. Detta arbete har resulterat i tre rapporter och en rad förslag i syfte att stärka svensk fordonsindustris konkurrenskraft. Redan i höstens statsbudget avsatte vi 1 500 miljoner kronor till särskilda åtgärder för att möta den rekordhögavarseelnivån. En stor del av styrde vi också till fordonsindustrin. Sedan socialdemokraternas fordonsgrupp inledde sitt arbete har vi bland annat föreslagit följande åtgärder för att vässa fordonsindustrins konkurrenskraft:

- Inför en kraftfull skrotningspremie på 25 000 kr per bil.
- Skrota de verkningslösa undsättningslånen. Ersätt dem med långsiktiga omstruktureringslån.
- Öka de statliga insatserna i fordonsforskningen till totalt 500 miljoner kronor per år mellan 2009 och 2013.
- Ett särskilt tillskott på 250 miljoner kr för 2009 för att tidigarelägga angelägna forsknings- och utvecklingsprojekt för grönare och säkrare bilar.
- Bygg ut infrastrukturen för eldrift och nya bränslen och öka fordonsforskningen redan 2009.
- 6 000 vidareutbildningsplatser för företagen i bilindustrin för att höja kompetensnivån under en period med låg produktion.

Åtgärder i Europas fordonsindustriländer

Sverige är bl a. Europas enda betydande fordonsland som inte har infört någon skrotningspremie för att stimulera efterfrågan. I december röstade riksdagen med bred majoritet för ett fordonsindustripaket på 28 mrd SEK. Det innehöll 20 mrd till lånegarantier, 5 mrd till undsättningslån samt 3 mrd till ett utvecklingsbolag. Ännu har inte en krona av detta använts.¹ Länderna är i tabellen nedan rangordnade efter fordonsindustrins betydelse för respektive lands ekonomi. Därefter följer tre fallstudier av åtgärderna i de framträdande fordonsländerna Tyskland, Frankrike och Spanien.

		Fordonsindustrins andel av jobben inom tillverknings-industrin, 2005 ²	Skrotnings-premier	Finansierings-stöd	Permitterings-stöd	FOU-stöd
1	Slovakien	14 %	€ 2 000	Ja	Nej	Nej
2	Tyskland	12 %	Ja, € 2 500	Ja	Ja	Ja
3	Sverige	10 %	Nej*	Nej**	Nej	Nej***
4	Frankrike	7 %	Ja, € 1 000	Ja	Ja	Ja
5	Belgien	7 %		Ja, bla € 200 till Volvo PV.	Ja	Nej
6	Spanien	6 %	Ja, räntefria lån upp till € 5 000	Ja	Nej	Ja
7	Storbritannien	5 %	Ja, £ 2 000	Ja	Ja	Ja
8	Österrike	5 %	Ja, € 1 500	Ja	Nej	Ja
9	Italien	3 %	Ja, € 3 000	Nej	Nej	Ja

* Istället avskaffas nu miljöbilspremien på SEK 10 000 i förtid.

** Regeringen har avvisat Volvo PV:s ansökan om lånegarantier i Europeiska Investeringsbanken och undsättningslånen har inte kunnat användas av något företag pga. återbetalningstiden på bara 6 mån.

*** Det nybildade statliga forskningsföretaget saknar verksamhet.

¹ Riksgälden: https://www.riksdagen.se/templates/RGK_Templates/TwoColumnPage___17446.aspx

² European Automobile Manufacturers Association, ACEA och Eurostat Yearbook 2008, avrundade till heltal

Tyskland

Som en del av ett bredare stimulanspaket för ekonomin på totalt 50 miljarder € (inkluderande investeringar, skattelättnader och företagsstöd) aviserades i januari 2009 ett riktat stöd till fordonsindustrin innefattande:

- Ett till två års undantag från fordonsskatt (beroende på Euroklass) för nya bilar köpta före 30 juni 2009.
- Ett nytt system för skrotningspremier där 2500 € garanteras köpare av en ny eller begagnad bil (max ett år gammal) som uppfyller minst EURO klass 4, förutsatt att den gamla bilen är minst nio år gammal. Schemat omfattar fem miljarder € och gäller till slutet av 2009 med möjlighet till förlängning.
- Stöd till FoU om alternativa drivsystem med 500 miljoner € under 2009 och 2010.
- 100 miljoner i lånegarantier (inte begränsat till fordonsindustrin).
- Reform av fordonsskatten för personbilar där denna från 1 juli 2009 delvis ska baseras på fordonets CO2 utsläpp. Ingen skatt ska betalas för bilar med utsläpp under 120g/km (ändras till 100 g/km år 2012 och 95g/km därefter).³

Frankrike

Frankrike sjösatte ett räddningspaket för fordonssektorn den 9 februari 2009 som uppgår till ca nio miljarder €. I dessa ingår ett riktat lån på 6,5 miljarder € med sex procents ränta under fem år till Peugeot, Renault och Renault trucks syftande till att ge företagen möjlighet att finansiera strategiska projekt i Frankrike och stödja program för utveckling av miljöbilar. Dessutom vidtas i Frankrike följande åtgärder:

- En ny och generösare skrotningspremie på 1000 € införs för köp av ny bil som släpper ut mindre än 160g CO2/km förutsatt att bilen som skrotas är äldre än 10 år. Även för skrotning av lätta kommersiellt fordon lämnas skrotningspremie.
- En refinansieringsmöjlighet på två miljarder € för finansieringsföretag inom sektorn (med åtta procents ränta) som möjliggör att erbjuda bilköpare kredit.
- Stöd till FoU på 400 miljoner € under en fyraårsperiod till stöd för utveckling av bränslesnåla fordon (särskilt el).
- Lånegaranti för SME:s (inte avgränsat till fordonssektorn) på sammanlagt fem miljarder € (max 15 miljoner € per företag). I överensstämmelse med EU:s konkurrensregler ska garantin täcka max 90 procent av lånet och endast ges till företag som inte befann sig i svårigheter före 1 juli 2008.

³ Myndigheten för Tillväxtnalys, "Svar direkt: Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges konkurrentländer En snabb inventering av vad som sker i: Europa, USA, Indien, Kina, Japan, Korea" 2009-06-11

- 600 miljoner € för instiftande av en fond för modernisering av fordonssektorns leverantörskedja. Här kommer Renault, Peugeot och staten (genom sin investeringsfond) var och en att bidra med 200 miljoner €.
- En handlingsplan för slimmade produktionsmetoder med syfte att förbättra konkurrenskraften hos leverantörskedjan (15 miljoner € under två år).
- Som följd av den minskade aktiviteten inom fordonssektorn sker en ökning av statens bidrag för att täcka kostnaden för tillfällig arbetslöshet till 1,5 € per timma för företag >250 anställda och 1,75 € för företag < 250 anställda under en tremånadersperiod vilken kan förlängas en gång. Deltagande företag måste åta sig att ha kvar de anställningar som berörs under åtminstone dubbla den tid som man erhållit subventionen.
- Etablerande av en uppförandekod mellan deltagarna inom leverantörskedjan och respektive branschorganisationer. Koden ska bl.a. täcka betalningsvillkor och finansiering av vidareutbildning och nya verktyg.⁴

Spanien

Spanien godkände i början av 2009 en strategi omfattande mer än fyra miljarder euro för att hjälpa fordonssektorn (El Plan Integral de Automoción). Det räknas som ett av de största riktade stödpaketet mot fordonsindustrin i Europa. Planens målsättningar överstämmer i allt väsentligt med dem i EU-kommissionens tidigare nämnda återhämtningsplan och består av en serie åtgärder på kort, medellång och lång sikt:

- För att öka efterfrågan lanseras en särskild strategi (Plan VIVE) omfattande 1,2 miljarder € (700 miljoner € 2009 och resterande 500 miljoner € 2010). Det handlar om statliga lån för bilköpare där ingen ränta uppgår på de första 10 000 € under en femårsperiod förutsatt att den nya bilen har ett värde på max 30 000 € och CO2 utsläpp på max 140g/km (160g/km för lätta kommersiella fordon) och att den gamla bilen (ska vara äldre än 10 år och ha gått minst 250 000 km) skrotas samtidigt. Tillämpligt även vid köp av begagnad bil (högst fem år gammal) förutsatt att bilen som skrotas är minst 15 år. Plan VIVE gäller under perioden fr.o.m. 1 december 2008 t.o.m. 31 juli 2010.
- 10 miljoner € i stöd till pilotprogram riktat mot elektriska fordon där 2000 elektriska fordon kommer att införas i stadsmiljöer under 2009 och 2010 liksom utplacering av 500 laddningsstationer (Proyecto Movele). Av den totala summan avsätts åtta miljoner € till införskaffande av fordon, 1,5 miljoner € för skapande av infrastruktur och 500 000 € för teknisk assistans, förvaltning och kommunikation. Målet på lång sikt är att det till 2014 ska finnas en miljon elfordon på Spaniens vägar.

⁴ Myndigheten för Tillväxtnalys, "Svar direkt: Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges konkurrentländer En snabb inventering av vad som sker i: Europa, USA, Indien, Kina, Japan, Korea" 2009-06-11

- 420 miljoner € satsas på FoU inom motorfordonssektorn över en tvåårsperiod.
- 650 miljoner € satsas på finansieringsmöjligheter för SME:s verksamma inom fordonssektorn.
- 800 miljoner € i direktstöd varav huvuddelen (680 miljoner) är avsatt för s.k. mjuka lån till fordonstillverkare och underleverantörer för investeringar i produktionsanläggningar. Resten anslås för investeringar i FoU och utbildningsinsatser.
- 40 miljoner € anslås till internationalisering av företag inom komponenttillverkning inklusive främjandekampanjer.
- För att sänka logistikkostnaderna för företag satsas 950 miljoner € för att förbättra väg, järnväg och sjötransporter.⁵

Åtgärder i USA

”The Big Three”, GM, Ford och Chrysler, vittnade i höstas inför Kongressen och bad om federal assistans för att inte gå i konkurs. Lånen till GM och Chrysler togs från det stödpaket på 700 miljarder dollar som beviljades av Kongressen i höstas (Troubled Assets Relief Program (TARP)). Lånen uppgick till 13,4 miljarder dollar varav 9,4 miljarder dollar till GM och 4 miljarder dollar till Chrysler. President Bush gav företagen tre månader för att ta fram en realistisk överlevnadsplan, eller att förbereda sig för en ordnad konkursprocess enligt Chapter 11 i den amerikanska konkurslagstiftningen. En sådan konkursprocess ger företagen skydd gentemot långivare så att de kan arbeta vidare med en omstruktureringsprocess.

- President Obama tillsatte i februari en Auto Industry Task Force för att behandla Chryslers och GM:s omstruktureringsplaner. Gruppen som är på ministernivå består bl.a. av finansminister Geithner, chefen för National Economic Council (NEC) Summers, ministrarna på transport-, energi-, handels-, och arbetsdepartementet.
- President Obama meddelade den 9 april att man påskyndar federala inköp av 17 600 nya amerikanska bränsleeffektiva fordon tillverkade av den amerikanska bilindustrin. Medlen, 285 miljoner dollar, tas från American Recovery and Reinvestment Act (ARRA) och skall spenderas innan den 1 juni i år.
- För att möjliggöra fler köpare har man presenterat ”Term Asset-Backed Securities Loan Facility (TALF)”; ett program som ska göra det lättare att finansiera billån.
- Som del i det stora stimulanspaketet införde man en skattelättnad vid köp av ny bil. Detta gäller vid köp av ny bil from 16 februari till slutet på 2009.

⁵ Myndigheten för Tillväxtanalys, ”Svar direkt: Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges konkurrentländer En snabb inventering av vad som sker i: Europa, USA, Indien, Kina, Japan, Korea” 2009-06-11

Beroende på vilken inkomstskatt man betalar så kan delar av moms (VAT) dras av.

- Obama har också sagt att man planerar att arbeta med Kongressen för att skapa en “generous credit” till konsumenter som väljer att göra sig av med sina mindre bränsleeffektiva bilar och köper nya och mer effektiva fordon (likt några europeiska länder).
- Obama-administrationen har också utarbetat flera sätt att minska oron hos potentiella köpare; bl.a. genom att staten ger garantier vid vissa nyköp och erbjuder skatteincitament.
- Konsumenter skall kunna känna sig trygga att deras garantier (warranties) gäller, även under svåra tider. Därför har administrationen skapat ett nytt program, Innovative Warrantee Commitment Program, som ger ett federalt finansierat skydd av garantier vid bilköp från en inhemsk fordonstillverkare som deltar i programmet (både GM och Chrysler planerar att delta). Detta gäller under omstruktureringsfasen.
- Administrationen investerar fem miljarder dollar i programmet Supplier Support Program som syftar till att trygga underleverantörer för fortsatt leverans till bilindustrin, samt stötta dem vid behov av lån för att betala sina anställda och fortsätta sin verksamhet.
- Small Business Administration kommer att utvidga gruppen av behöriga till att söka vissa lån vilket kommer bilindustrins underleverantörer och bilhandlare tillgodo. (SBA 1 maj 2009)⁶

⁶ Myndigheten för Tillväxtanalys, “Svar direkt: Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges konkurrentländer
En snabb inventering av vad som sker i: Europa, USA, Indien, Kina, Japan, Korea” 2009-06-11

Fordonsindustrins betydelse för Sverige

Fordonsindustrin exporterade för 155 miljarder kronor under 2008 vilket motsvarar 13 procent av den totala svenska varuexporten. Den svarade för 13 procent av industriinvesteringarna under 2008 och var den enskilt största näringen inom detta område. I en internationell jämförelse är Sverige unikt; att med bara nio miljoner invånare ha fyra fordonstillverkare med både tillverkning och utveckling i landet. Två av världens ledande tillverkare av tunga fordon, Volvokoncernen och Scania, och två personbiltillverkare Volvo Personvagnar och Saab Automobile, har sin hemvist i Sverige.



DE 20 STÖRSTA SVENSKA EXPORTÖRERNA 2007

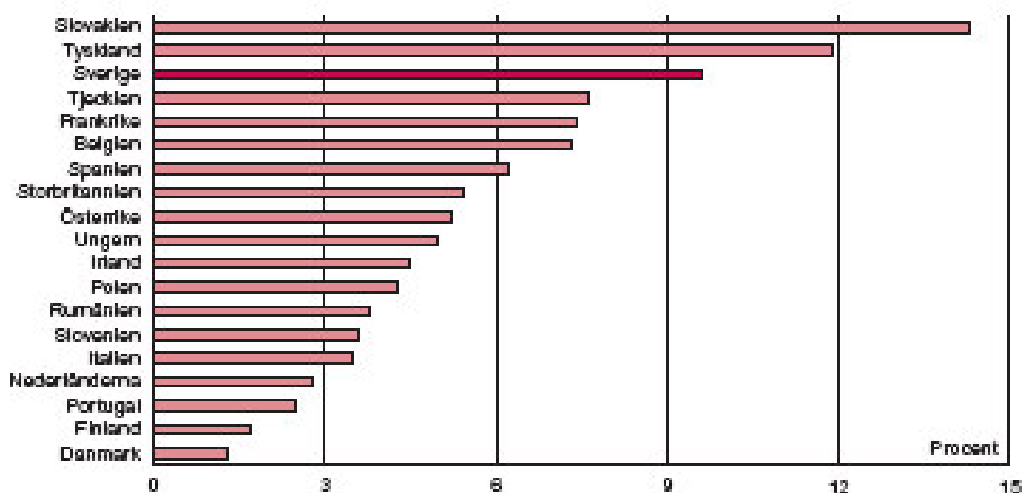
● Total export, mdr SEK		● Total export, mdr SEK	
Ericsson	102	Södra Skogsägarna	16
Volvo Personvagnar	93	Tetra Pak	15
Volvo AB	89	Pharmacia Holding	12
Preem	40	SAAB	12
Astra Zeneca	39	LKAB	11
SSAB	35	Borealis	10
Sandvik	23	Husqvarna	10
ABB	19	SCA	9
Saab Automobile	17	Shell	8
IKEA	16	Scania	8

Under 2007 svarade transportmedelsindustrin för 31 procent av industrins totala FoU-satsningar och för 29 procent av antalet sysselsatta inom industrins FoU-verksamhet.

Fordonsindustrin betyder mycket för den svenska ekonomin, även när det gäller sysselsättningen. Antalet sysselsatta har som en följd av finanskrisen minskat. Omkring 125 000 personer beräknas vara sysselsatta inom fordonsindustrin och dess underleverantörer. En jämförelse med andra länder i Europa visar att endast

Slovakien och Tyskland har fler sysselsatta inom fordonsindustrin som andel av industrins totala sysselsättning.

FIGUR 10 Sysselsatta inom fordonsindustrin som andel av total sysselsättning inom tillverkningsindustrin, 2005.



Källa: Bearbetad data från European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) och Eurostat (Europe in figures – Eurostat Yearbook 2008).

Ingen annan bransch genererar lika stor sysselsättning bland leverantörer och underleverantörer som fordonsindustrin. Enligt en färsk rapport från Tillväxtverket (Fordonsindustrin i nationell och regional belysning) ger varje sysselsatt inom fordonsindustrin dessutom upphov till ytterligare 1,6 arbetstillfällen inom andra branscher. Om antalet jobb minskar med 1 000 personer inom fordonsindustrin, innebär det indirekt att ytterligare 1 600 jobb försvinner i andra branscher.

Volvokoncernen, som är Sveriges största privata arbetsgivare, sysselsätter totalt 28 200 personer; 11 100 i Göteborg, 3 200 i Skövde, 2 400 i vardera Eskilstuna och Trollhättan, 2 300 i Umeå, 1 400 i Köping och 1 200 i Arvika. Scania sysselsätter 9 300 personer i Södertälje, men också 1 900 i Oskarshamn och 700 i Luleå. Volvo Personvagnar sysselsätter 12 200 personer i Göteborg, men också 2 600 i Skövde (inkl. Floby) och 1 750 i Olofström.

Socialdemokraternas förslag mot fordonskrisen

Vi vill utnyttja de verktyg som står till Sveriges förfogande för att möta krisen inom fordonsindustrin. Det handlar om att möjliggöra investeringar, finansiering, utbildningar, forskning och utvecklingsåtgärder samt inte minst efterfrågestimulanser.

Omställningen av den svenska fordonsparken har kommit av sig och miljöbilsandelen av fordonsförsäljningen ökar inte längre. Parallellt med detta befinner sig den svenska fordonsindustrin i djup kris. Det gäller inte bara de två stora personbilstillverkarna, som dominerar den allmänna debatten, utan också buss-, lastbils- och arbetsmaskinstillverkare. Underleverantörer drabbas mycket hårt, liksom själva bilhandeln. Fordonsindustrins aktörer, berörda fackförbund och miljöorganisationer är tydliga med att det behövs insatser för att ställa om den svenska fordonsparken.

Svensk fordonsindustri måste påskynda omställningen till produktion av mer miljösmarta fordon för att vara konkurrenskraftig i framtiden. Vårt budskap är tydligt till fordonsindustrin. Vi kommer att ställa allt hårdare krav på de fordon som säljs i Sverige. Kostnaden för att äga och använda fordon med höga utsläpp kommer att öka. Men vi är också tydliga med att vi är beredda att ta ansvar för att stimulera till en omställning av fordonsparken. Vi vill öka stimulanserna för att få bort gamla miljöfarliga bilar och andra miljöfarliga fordon och istället få in nya miljöbilar och mer miljövänliga tyngre fordon. Volvo och SAAB miljöbilar och Volvo och Scantias tyngre fordon med miljöprofil ska naturligtvis stimuleras, inte motarbetas.

Vi har lagt förslag som skulle minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att vi når våra klimatmål samtidigt som svensk fordonsindustri gynnas. Det består av två delar, ett miljöbilspaket och ett åtgärdsprogram för fordonsindustrins underleverantörer.

Ett paket för fler miljöfordon

Vi föreslår följande åtgärder för att minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att vi når våra klimatmål samtidigt som svensk fordonsindustri gynnas och ges utvecklingsmöjligheter detta mycket svåra ekonomiska läge.

Tydlig miljöbilsdefinition

De oklarheter som idag råder kring definitionen av ”miljöbil” hämmar försäljningen av miljösmarta bilar. Idag gäller olika regler för olika lagstiftningar, det finns även oklarheter mellan det lokala och nationella regelverket. Vi föreslår en enhetlig miljöbilsklassning. Vi vill att det ska finnas tre klasser som används vid alla regelverk som rör miljöbilar. Klassindelningen ska vara sådan att den successivt skärps i takt med att hela bilparken förändras i miljövänlig riktning. Miljöbilsdefinitionen ska inkludera hårda säkerhetskrav, i linje med kraven på statliga fordonsinköp (5 stjärnor i Euro-NCAP och antisladdsystem). Vi föreslår att Vägverket ges i uppdrag att presentera förslag till en sammanhållen och skärpt miljöbilsdefinition att införa 2010.

Beskattning av fordon

Bilar med låga utsläpp ska gynnas och bilar med höga utsläpp ska betala mer, t.ex. genom en ökad koldioxidrelatering av förmånsbeskattningen och fordonsbeskattningen.

Miljöbilspremie

Vi föreslår en förlängd miljöbilspremie året ut om 10 000 kronor per bil, för en kostnad om 250 miljoner kronor.

Allmän skrotningspremie

Vi vill investera i en tillfällig allmän skrotningspremie under 2009. Premien ska uppgå till 5 000 kronor per bil. Bilen måste vara tillverkad före 1989. Upp till 25 000 kronor i grön bonus: kombinerad skrotnings- och miljöbilspremie. En tillfällig extra generös skrotningspremie införs med krav på att man ersätter den skrotade bilen med en ny miljöbil på 20 000 kronor. Antalet skrotningspremier begränsas till en per person

och år och bilen måste ha ägts i minst ett år av den som skrotar. Om bilen är tillverkad före 1989 utgår även en allmän skrotningspremie på 5 000 kronor. Sammanlagt uppgår då premien till 25 000 kronor.

Stimulans för utbyggnad av infrastruktur för nya bränslen

Biogas: Vi vill påskynda utbyggnaden av förnyelsebara bränslen genom ett investeringsprogram från och med nästa år. Programmet ska stimulera en utbyggnad av den svenska biogasproduktionen och distributionen för att möjliggöra tillgångar på mackar med biogas runt om i landet. El-laddstationer: Vi vill också främja utbyggnaden av el-laddstationer. Redan under 2009 vill vi avsätta närmare 100 miljoner kronor i särskilda stimulanser för utbyggnad av laddstationer för elbilar och biogas.

Omställning av tunga fordon

Vi vill ge ett tydligt besked till landets tillverkar av tunga fordon att även dessa måste ta ansvar för omställningen. Vi vill se över möjligheterna att införa stimulanser för att påskynda utbytet till bussar och lastbilar som framförs på förnybara bränslen, el, hybrid, bränslecell. I år vill vi avsätta 50 miljoner i ett tillfälligt investeringsstöd för att stimulera förnyelsen av bussparken i en mer miljövänlig riktning. Stödet ska utformas tillsammans med bussbranschen och utgå om 50 till 100 000 kronor.

Stärkt konkurrenskraft för fordonsindustrins underleverantörer

Underleverantörerna har drabbats hårt av krisen, inte minst de små och medelstora företag som ingår i det svenska fordonsklustret. Underleverantörerna är ofta företag som i grunden är starka. Men de är också starkt beroende av sina större samarbetspartners, företag som nu går på knäna.

Vi har tidigare lämnat besked om att öka de statliga insatserna till fordonsforskningen till totalt 500 miljoner kronor per år mellan 2009 och 2013. En starkare egen utveckling och deltagande i gemensamma forskningsprojekt med möjligheter till en

internationell profilering är avgörande för underleverantörernas fortsatta konkurrenskraft. Därför vill vi att underleverantörernas ställning ska stärkas när det gäller statliga forskningsresurser.

Investera i underleverantörernas FOU

Regeringen beslutade hösten 2008 om ett kapitaltillskott på tre miljarder kronor till ett statligt bolag som ska bedriva forsknings- och utvecklingsverksamhet samt annan verksamhet inom fordonsindustrin. Vi vill att staten genom tydliga ägardirektiv tillgodoser att de medel som kanaliseras via det nybildade bolaget får en bred profil som även inkluderar innovationsdriva små- och medelstora företag i underleverantörsledet.

Ersätt de verkningslösa undsättningslånen

Regeringen har lanserat de så kallade undsättningslånen som en åtgärd för att hantera krisen inom fordonsindustrin. Man kan nu konstatera att denna satsning har misslyckats. Vi vill ersätta de verkningslösa undsättningslånen med omstruktureringslån som har betydligt generösare återbetalningstider. Vi vill också att Almis förbud att låna ut till företag med fler än 250 anställda hävs, istället införs ett tak på 60 miljoner kr per företag. För att denna förändring inte ska reducera kreditutrymmet för de mindre företagen får Almi endast tillämpa de nya reglerna på en utlåningsvolym motsvarande maximalt 20 procent av den totala utlåningen. I övrigt skall dagens regler vidmakthållas, vilket bland annat innebär att lånen skall vara marknadskompletterande.

Stöd till underleverantörernas exportmöjligheter

Det är utomordentligt viktigt att underleverantörerna ges stöd för att komma ur sitt starka beroende av fåtal större inhemska kunder. Vi vill därför stärka de svenska underleverantörernas ställning genom en satsning på investerings- och exportfrämjande verksamhet. Vi vill att exportfrämjandet nästa år tillföras totalt omkring 100 miljoner kronor – utöver regeringens gällande ram - med bland annat gratis rådgivning för leverantörer som vill komma ut och konkurrera på den

internationella marknaden. En annan del i satsningen är att utbilda fler exportsäljare. Redan i år ser vi stora behov av att kraftigt främja underleverantörerna inom fordonsklustrets möjlighet till export.

Investera i ett kunskapslyft

En relevant utbildning är en individs bästa försäkring mot långvarig arbetslöshet. Men välutbildade människor är också en förutsättning för att arbetsgivarna snabbt ska kunna anställa rätt personal. För att särskilt möta behoven inom bilindustrin föreslog vi i november 2008 6 000 öronmärkta vidareutbildningsplatser. Målet med denna utbildningssatsning var att höja kompetensnivån under en period med låg beläggning i produktionen så att företag och anställda skulle stå bättre rustade när efterfrågan åter ökade. På detta sätt ville vi erbjuda ett alternativ till uppsägning genom en kortare utbildning på företaget. Förslaget innebar att staten skulle bidra med en studieersättning motsvarande c:a 15 000 kr/mån som företaget skulle fylla ut inkomst upp till ordinarie lön, inklusive sociala avgifter.

Vi har utöver detta också återkommit till riksdagen med förslag på ett brett Kunskapslyft för att bekämpa jobbkrisen, stärka näringslivets konkurrenskraft och ge människor ökade möjligheter till arbete vill vi investera brett i utbildning. Något som i stor utsträckning även skulle komma den hårt varseldrabbade verkstadsindustrin till gagn. Vi vill bland annat investera i 50 000 fler utbildningsplatser än regeringen i den kvalificerade yrkesutbildningen, komvux/yrkesvux, mastersutbildningar på högskolan m.m. Dessutom ska breda utökade insatser tillföras för att möta den allvarliga jobbkrisen bland annat genom utbyggda förstajobbet-avdrag, traineeprogram i kommunerna och genom ett särskilt spetskompetenslyft. Det är ett kraftfullt svar på den utmaning Sverige står inför här och nu, men också en viktig investering i Sverige som ett framtida kunskapssamhälle.

