

di.se

EU hotar stoppa nödlån till Volvo

Uppdaterad 2009-02-05 09:42

EU hotar att stoppa Volvo Personvagnars nödlån på 5 miljarder hos Europeiska investeringsbanken, EIB.

Orsaken är att EU och EIB gör olika bedömningar av hur stor statsgaranti som krävs för lånet.

EU:s konkurrenskommissionär Neelie Kroes kan komma att stoppa Volvo PV:s nödlån på 5 miljarder kronor i EIB.

Bakgrunden är att banken kräver en 100-procentig garanti av svenska staten, medan kommissionären enbart accepterar upp till 90 procents statsgaranti.

"Det är en tydlig konflikt mellan två EU-organ och jag vet i dagsläget inte hur vi ska lösa den här saken", säger Bengt Wennerstein, ämnesråd på näringsdepartementet och expert på EU:s statsstödsregler.

Han har förhandlat med EIB, konkurrenskommissionären och Volvo PV i "några veckor" och lämnar ett kompromissförslag på måndag i nästa vecka.

"Det är viktigt att ärendet snabbbehandlas så att EIB kan ta upp det på sitt styrelsemöte den 12 mars. Jag hoppas på en positiv lösning och i så fall kan Volvo PV ha pengarna tidigt på vårkanten", säger han.

Volvo PV känner väl till problemen med miljardlånet.

"Det här är något vi diskuterar och jag kan inte ge någon prognos för hur det kommer att gå", säger Anders Kärrberg, ansvarig för myndighetskontakter på Volvo PV.

Volvo PV, som har ett av de lägsta kreditbetygen på marknaden, kan knappast låna upp så stora belopp på marknaden i dag. Därför väntar akuta problem om inte EIB-lånet beviljas.

"Jag kan inte kommentera vad vi gör i så fall. Men förhandlingarna med EU fortsätter", säger Maria Bohlin, presschef på Volvo PV.

Volvo PV är först ut med att ansöka om nödlån ur EIB:s fond på 220 miljarder kronor för den krisdrabbade fordonsindustrin.

Ansökan, som registrerades i måndags, är på 5 miljarder kronor och ska finansiera utvecklingsprojekt i Skövde och Göteborg som totalt kostar 12 miljarder kronor.

Det är projekt för utveckling av motorer med låga utsläpp och nya plattformar för bolagets bilar. Tidsperioden är 2009–2012 och investeringen ska garantera att Volvo PV:s modeller uppfyller EU-kraven på i genomsnitt maximalt utsläpp av 130 gram koldioxid per kilometer fram till 2015.

Här ingår också utvecklingen av en hybridmotor som ska vara klar 2012.

"Genom att batterier väger cirka 150 kilo blir vikten ett problem när vi elektrifierar bilarna. Men utvecklingen av säkerheten ingår också i projekten", säger Anders Kärrberg.

Enligt Bengt Wennerstein blir Volvo PV:s lån ett pilotfall för resten av Europas

bilindustri.

Striden inom EU visar hur viktigt det är med aktiv lobbyverksamhet från regeringars sida för att tillvarata näringslivets intressen.

"Det finns exempel på hur tyska och franska regeringarna har fått igenom rena biståndsprojekt till sitt lands industrier genom lobbyverksamhet. Svenska regeringen är för passiv", säger Lars Holmqvist, vd för Clepa som organsierar Europas leverantörer av fordonskomponenter.

"Det finns starka intressen från flera länder inom EU att Volvo PV inte ska överleva", säger han.

GERHARD LARSSON
Publicerad 2009-02-05 09:33
Uppdaterad 2009-02-05 09:42



© 2009 di.se