

Regeringens proposition

1982/83:175

om bildandet av ett utvecklingsbolag vid statens väg- och trafikinstitut:

beslutad den 28 april 1983.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att ett av staten helägt aktiebolag bildas vid statens väg- och trafikinstitut. Bolaget skall på affärsmässiga grunder bl. a. teckna licensavtal med tillverkare angående försäljning av forskningsprodukter som tagits fram i institutets forskningsverksamhet.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-04-28

Närvarande: statsministern Palme, orförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Sigurdson, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Rainer, Boström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg.

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om bildandet av ett utvecklingsbolag vid statens väg- och trafikinstitut

Statens väg- och trafikinstituts framställning

Inom ramen för statens väg- och trafikinstituts (VTI) kunskapsuppbyggande verksamhet bedrivs en ganska omfattande apparat- och metodutveckling, som utgör en förutsättning för den forskning som institutet bedriver. Dessa produkter är också ofta en viktig ingrediens i institutets marknadsföring inom uppdragsverksamheten. Att institutet tagit fram och förfogar över viss, ofta unik, apparatur har nämligen stor betydelse när en uppdragsgivare väljer att anlita VTI. Samtidigt kan viss typ av utrustning också vara mycket användbar för mer rutinmässig verksamhet av brukare utanför institutet.

Under de år institutet verkat, har sammantaget mycket stora belopp lagts ned på apparat- och metodutveckling. I sin egenskap av statligt forskningsinstitut har VTI - på statens vägnar - hittills endast utnyttjat de gjorda investeringarna inom ramen för sin instruktionsenliga forskning. Det finns därför en inte utnyttjad möjlighet att på kommersiell väg öka förräntningen av det nedlagda kapitalet.

För närvarande finns bl. a. följande idéer om produkter:

- Ett nytt sätt att förbilliga utläggning av asfalt
- En avancerad trafikmätningstrustning
- Handdriven friktionsmätare
- Programvaran i körsimulatorn

I ett fåtal fall har VTI sökt patent på apparatidéer och tekniska metod- och systemlösningar. Detta har emellertid visat sig vara förenat med stora

kostnader inte minst vad gäller utlandspatent. Det är också svårt att fullfölja idéerna så att de ger något ekonomiskt utbyte i institutets nuvarande forskningsverksamhet. Med åren har institutet av dessa skäl blivit mer och mer tveksamt till att söka patent. I stället har valts att presentera idéerna i t. ex. institutets rapportserier.

En vidareutveckling av de vid VTI framtagna produkterna eventuellt via patent har av institutet bedömts i de flesta fall antingen vara oförenlig med de instruktioner som reglerar institutets verksamhet eller eljest inte lämpliga inom institutsformen. Det skulle däremot kunna vara ändamålsenligt att exploatera produkterna i annan än myndighetsformen. Detta kunde ske genom ett av institutet förvaltad särskilt utvecklingsbolag där man kunde räkna med att vissa produktidéer ger överskott som både täcker förluster på andra och helst också ger ett överskott som kommer institutets forskningsverksamhet till del och utgör en kompletterande finansieringskälla.

Genom att i bolagsform bedriva en sådan verksamhet som inte direkt kan anses åligga VTI skulle man således, enligt institutet, kunna *dels* på ett bättre sätt än vad som f. n. är möjligt ta till vara och förränta det kapital som är nedlagt i den av VTI framtagna utrustningen, *dels* ägna sig åt viss önskvärd vidareutveckling i större utsträckning än hittills, *dels* i vissa fall kunna hantera patent från mer långsiktigt betingade utgångspunkter.

VTI:s utvecklingsbolag skulle syfta till att sluta avtal med svenska tillverkare eller om sådana saknas med utländska tillverkare. Från personalens synpunkt torde möjligheterna att delta i denna typ av verksamhet vara stimulerande och därmed även komma VTI till godo. Tanken är alltså att bolaget skall teckna licensavtal och inte själv bedriva någon tillverkning annat än eventuellt i mycket begränsad omfattning. Beskrivningen av bolagets verksamhet bör enligt institutet inte göras så snäv att handlingsfriheten beskärs. Bolaget bör t. ex. kunna kommersiellt bedriva viss konferens- och utbildningsverksamhet inom VTI:s kompetensområde.

Verksamheten avses börja i blygsam omfattning utan fasta kostnader och byggas upp i takt med att den ger kostnadstäckning inkl. kapitalförräntning. Tanken är att bolaget från VTI mot avtalad ersättning övertar produktidéer – och därmed börjar ådra sig kostnader – först när man kan bedöma att detta ekonomiskt lönar sig. Genom att bolaget inte drar på sig några fasta kostnader blir risktagandet minimalt. Aktiekapitalet kan härigenom sättas förhållandevis lågt, förslagsvis 200 000 kr. Institutet framhåller att det kan finansiera detta genom att ta i anspråk i rörelsen balanserade vinstmedel.

Föredraganden

Statens väg- och trafikinstitut (VTI) svarar för forsknings- och utvecklingsverksamhet avseende vägar, vägtrafik och vägtrafiksäkerhet, i den mån sådana uppgifter inte ankommer på annan myndighet. Forskningsverksamheten består till ungefär lika delar av uppdragsforskning och egen forskning

som finansieras av statliga bidragsmedel. Syftet med den av staten finansierade forskningen är bl. a. att upprätthålla kunskapsnivån och anpassa kunskapsprofilen till användarbehoven så att institutets attraktionskraft som uppdragsmyndighet hävdas. Som en viktig del i den kunskapsuppbyggande verksamheten ingår utveckling av mätapparatur, system, metoder, m. m.

En övergripande restriktion för institutet är att den totala verksamheten skall gå ihop ekonomiskt, dvs. att intäkterna minst täcker kostnaderna. Likheter finns härvid med de affärsdrivande verken. I det budgetmässiga läge som f. n. råder och med den återhållsamhet som måste prägla all statlig verksamhet har institutet som kompensation sökt öka sin uppdragsvolym på både den inhemska och den internationella marknaden. Institutet har hittills varit framgångsrikt i dessa strävanden. Utsikterna att göra ytterligare insatser på uppdragsmarknaden bedöms dock av institutet vara begränsade. Det är i sådant läge i och för sig naturligt att institutet även söker andra vägar för att uppfylla statsmakernas krav på forskningsverksamheten.

Vissa av de forskningsprodukter som institutet tar fram i den ordinarie forskningsverksamheten och som utgör en förutsättning för institutets uppdragsforskning är enligt institutet av sådant allmänt intresse att de kan bli föremål för en mer kommersiell inriktning. I vissa fall är produkterna färdigutvecklade, i andra fall krävs en vidareutveckling av produktidéer m. m. innan en tillverkning och försäljning i större skala kan komma i fråga. Genom att teckna licensavtal med tillverkare skulle vid försäljning av produkterna en del av utvecklingskostnaderna kunna återföras och komma institutets ordinarie forskningsverksamhet till godo.

Jag vill i sammanhanget erinra om att regeringen har beslutat att en översyn skall göras av frågan om ledningen av de statliga förvaltningsmyndigheterna och därvid bl. a. se över relationerna mellan myndigheterna och deras dotterföretag. Jag har likväl kommit till slutsatsen att VTI har så starka skäl för sitt förslag att en bolagsbildning bör kunna komma till stånd redan nu.

Jag delar således institutets uppfattning att denna möjlighet till finansiell förstärkning bör tillvaratas så att kunskapsnivån så långt möjligt kan hävdas och löpande anpassas till växlande krav. Jag anser också i likhet med institutet att den kommersiella verksamhet det här är fråga om inte är lämplig att förena med de instruktioner som reglerar institutets verksamhet. Den kommersiella delen av verksamheten måste allmänt avgränsas från forskningsverksamheten enligt institutets instruktion. Framför allt gäller detta i fråga om redovisning av såväl medel som personal. Vidare får kostnaden för den av mig förordade bolagsverksamheten inte belasta annan verksamhet. Jag vill således betona vikten av en klar avgränsning mellan institutet och bolaget i så motto att institutets oväld som forskningsmyndighet inte kan ifrågasättas.

Bolaget bör ges en inriktning som främjar institutets forskningsverksam-

het. Detta kan ske på olika sätt. Bolaget kan sålunda ge institutet i uppdrag att mot ersättning vidareutveckla produkter och produktidéer som tagits fram i institutets ordinarie verksamhet och som av bolaget bedöms vara kommersiellt intressanta.

Härigenom uppnås en eftersträvad ökning av institutets uppdragsvolym. Institutet kan dessutom få del av de intäkter som inflyter i samband med eventuell försäljning av produkterna. Dessa medel kan användas för att förstärka den egna forskningsverksamheten vilket på sikt också kan komma uppdragsforskningen tillgodo.

När den kommersiella verksamheten berör uppdragsgivare som helt eller delvis finansierar den forskning som lett fram till ifrågavarande forskningsprodukter är det viktigt att uppgörelser parterna emellan regleras genom särskilda avtal.

Mot bakgrund av vad jag ovan anfört tillstyrker jag att det för ändamålet bildas ett särskilt aktiebolag, helägt av staten och av karaktären dotterföretag till statens väg- och trafikinstitut. Bolaget skall driva verksamheten affärsmässigt vilket innebär att kostnaderna för denna och avsedd förräntning av det insatta kapitalet skall täckas av inflytande ersättningar.

Vad institutet i övrigt anfört i sin framställning rörande bl. a. verksamhetens avgränsning, inriktning och omfattning anser jag mig i allt väsentligt kunna godta. Jag anser mig också kunna godta institutets bedömning av bolagets kapitalbehov. Ett belopp på 200 000 kr. bör därför tillföras bolaget som aktiekapital. Ett belopp på 40 000 kr. bör föras till bolagets reservfond. Finansiering bör ske genom att ta i anspråk i rörelsen balanserade vinstmedel.

Bolagets säte bör vara Linköping. I avvaktan på den översyn av de statliga förvaltningsmyndigheternas ledningsorganisation som jag tidigare har redogjort för bör bolagets ledning och anknytning till väg- och trafikinstitutet inte låsas fast slutligt. I inledningsskedet kommer dessa frågor att lösas så att regeringen förordnar ordföranden i bolagets styrelse. Vägverket bör i egenskap av institutets största uppdragsgivare vara representerat i styrelsen.

Hemställan

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

att godkänna att ett utvecklingsbolag bildas vid statens väg- och trafikinstitut i enlighet med vad jag förordat.

