

Konstitutionsutskottet

Ink 2010 -01- 29

Dnr 050-1305-2009/10

Stockholm 2010-01-29

**KU-anmälan av Maud Olofsson för handhavandet av det beviljade
anslaget för stöd till fordonsindustrin**

I december 2008, alltså för lite mer än ett år sedan, biföll riksdagen en proposition från regeringen med den långa titeln "Staten som huvudman för bolag med verksamhet avseende forskning och utveckling och annan verksamhet inom fordonsklustret m.m.". Förslaget hastades på regeringens anmodan genom riksdagen med förkortad motionstid med motivet att ärendet brådskade på grund av hur hårt och snabbt den ekonomiska krisen drabbat fordonsindustrin. Syftet med det snabba agerandet var att rädda kompetens och jobb inom denna sektor.

En av punkterna i förslaget, och en viktig punkt i regeringens hantering av krisen i fordonsindustrin, var bildandet av ett statligt bolag i syfte att fördela 3 miljarder i stöd till fordonsforskning. Detta bolag, som fick namnet "Fouriertransform Aktiebolag" bildades dagen efter riksdagens beslut och en bolagsstämma hölls ytterligare tre dagar senare, den 22 december 2008. Sedan dess har inte mycket hänt: Bolaget har bara investerat 60 miljoner av sitt kapital och detta i ett enda projekt. Man har även anställt personal, bytt VD, skaffat sig lokaler i det område som har Sveriges absolut dyraste kontorsadresser samt öppnat en hemsida. Vad de övriga uppskattningsvis 2930000000 kronorna har använts till är i nuläget okänt.

Det skäl för att bilda bolaget som regeringen anförde i propositionen var att "Den globala klimatutmaningen ställer stora krav på en omvandling och förnyelse av hela samhället inklusive transportsektorn." En sådan omvandling diskuteras livligt inom både politik, samhällsdebatt och i den akademiska världen. Det tycks dock som om regeringen inte har haft för avsikt att följa den gängse definitionen på "transportsektorn" när man valde inriktning på verksamheten, utan velat ge stöd åt en del av denna, nämligen personbilstillverkningen. Detta skulle kunna förklara att bolaget inte har haft verksamhet i den omfattning som kanske skulle ha varit fallet om syftet varit att rädda kompetens och jobb. Att stödja ett par specifika företag och att bevara den kompetens som finns i en bolagssektor är ju inte med nödvändighet samma sak. I Sverige finns ju även företag med potential för ökad produktion och export om de utvecklas. Buss, lastbil, spårvagn och tåg är också en del av fordonsindustrin som delvis har samma underleverantörer som personbilstillverkningen.

Regeringen skriver i propositionen att "Samverkan mellan olika aktörer inom innovationssystemet är viktigt, inte minst för att säkerställa att kompetensen kan vidareutvecklas inom området, men även med koppling till andra industrigrenar.". Ska

man ta en sådan uppgift på allvar så måste givetvis hela fordonsindustrin vara föremål för insatser så att de bitar som är livskraftiga kan utvecklas, nu verkar regeringen inte ha gjort detta, eller ens haft för avsikt att göra det.

Man kan också ifrågasätta själva bolagsformen som sådan. Det finns redan en statlig myndighet, Vinnova, som har i stort sett samma uppdrag som Fouriertransform, men gällande hela näringslivet. Det har aldrig hävdats från något håll att själva myndighetsformen skulle hindra Vinnova att samverka med näringslivet, något som ju är en centraluppgift för dem. Man kan på goda grunder anta att det verkliga skälet till bolagsformen inte var att underlätta uppgiften som sådan, utan att underlätta den inskränkning i uppgiften, att stödet enbart skulle gälla de personbilstillverkande företagen, som diskuterats ovan. Vinnova, med sin bredare och mer rationella ansats, skulle givetvis ha svårare att ta emot den typen av uppenbart begränsande instruktioner än vad ett för bolag utan transparanta kriterier för medelstildelning.

Det kan också vara intressant att jämföra storleken på de pengar dessa två har haft att investera. Fouriertransform har alltså fått tre miljarder för att akut investera i en fordonsindustri i kris, Vinnova har en årsbudget för satsningar på forskning och utveckling på nästan 2 miljarder. De pengar som lagts i regeringens bolag är alltså i dessa sammanhang, och med den tidshorisont en akut kris har, en väldigt stor summa.

Regeringens agerande gällande krisen i fordonsindustrin väcker en del frågor, varav vissa torde falla inom det område som riksdagens konstitutionsutskott har till uppgift att granska. Det gäller framförallt om regeringen verkligen har genomfört det uppdrag man fått från riksdagen: Att skyndsamt bistå fordonsindustrin med medel för teknikutveckling.

Det är relevant att granska det uppdrag regeringen bad riksdagen att besluta om. Språket i regeringens proposition var väldigt kraftfullt: Det slås fast att "Utsläppen från fordon måste dramatiskt minskas. Nya bränslen, motorer och helt nya framdrivningssystem måste utvecklas.", det talas om behovet av att "att kraftfulla åtgärder vidtas för att hantera den uppkomna situationen" och att insatser krävs för en mer miljöanpassad fordonsteknik och drivmedelsutveckling, en utveckling som regeringen beskriver som "av starkt samhälleligt intresse".

Uppdraget är också brett, de ambitioner som finns för detta projekt är stora: "Verksamheterna ska bestå av FoU-verksamhet, men även annan verksamhet med betydelse för industrins utveckling. Anledningen till att regeringen finner att verksamheten bör bedrivas i bolagsform är att det underlättar samverkan med näringslivet. Avsikten är att bland annat bedriva FoU-verksamhet och finansiera verksamhet hos andra forskningsaktörer, som t.ex. företag, forskningsinstitut samt universitet och högskolor."

Till detta kommer alltså den brådska som regeringen förordade, och fick till stånd, i själva ärendehanteringen.

Det ovan nämnda är alltså inte om någon sidoverksamhet av ringa intresse, utan en

central del av den politik för att hantera krisen inom fordonsindustrin som riksdagen godkänt och förväntat sig se uppfylld.

Principiella frågor

Förutom frågan om vilket uppdrag regeringen fått av riksdagen finns också frågan om själva konstruktionen av åtgärden. Regeringen har bett riksdagen att få bedriva den ovan beskrivna verksamheten i bolagsform, istället för att fördela pengarna via en eller flera myndigheter.

Förfarandet kan vara problematiskt på två sätt: För det första finns det rent administrativt inga uppenbara fördelar med att placera pengarna i ett bolag istället för att fördela dessa via de myndigheter som redan har den här typen av uppgifter, alltså i första hand Vinnova. Däremot får man nackdelen att den granskande roll som riksdagen och media ska utöva i en demokrati av svensk modell kan försvåras genom bolagsformens lägre transparensgrad.

Ifall det också är så att regeringens syfte var att specifikt stödja enbart personbilstillverkningen så har konstruktionen med ett bolag därmed hindrat kapital som kunde ha nått de delar av fordonsindustrin som har större utvecklings- och exportpotential har själva konstruktionen obstruerat syftet med riksdagens beslut. D.v.s. hade pengarna gått till Vinnova så hade de med stor sannolikhet kunnat användas till en rad viktiga projekt som kunde ha satt svensk kompetens på området i nyttigt arbete. Som det nu är så drabbas man av misstanken att syftet med konstruktionen var att hindra just det utfallet, vilket i så fall är allvarligt. Det är också sannolikt att större andel av de anslagna medlen hade kunnat användas eftersom Vinnova sedan länge har en upparbetad organisation och personal för att fullgöra sin uppgift, till skillnad från ett nystartat bolag.

Ur rent en rent praktisk ekonomisk synvinkel är det svårt att se skillnaden mellan det bolag regeringen bildat och de övriga möjligheter att få kapital som redan finns på marknaden. Finanssektorn lider ju ingen brist på kapital och räntorna är för närvarande låga, så man kan fråga sig vad syftet är med att placera mer kapital på marknaden till exakt samma eller likartade villkor som redan finns där. Risken finns ju att det hela kokar ner till enbart en fråga om ägandet: Att staten äger en av de aktörer på marknaden där alla övriga aktörer agerar exakt lika. Eller med andra ord: Om marknaden redan tvekar att förse fordonsklustret med kapital för utvecklingsprojekt så kommer möjligen ett nytt bolag som agerar enligt samma principer inte heller att göra detta. Då har man byggt in en broms i själva konstruktionen.

Granskning

Anmälan gäller i första hand regeringens oförmåga att genomföra det uppdrag den fått från riksdagen. I andra hand gäller anmälan om granskning huruvida regeringen brustit i information till riksdagen om uppläggets syfte och konsekvenser; annorlunda uttryckt om ärendet haft den sakliga beredning som krävs för ett beslutsförslag till riksdagen.



Karin Svensson Smith (MP)