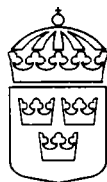


Trafikutskottets yttrande

1991/92:TU2y

Privatisering av statligt ägda företag, m.m.



1991/92
TU2y

Till näringsutskottet

Näringsutskottet har berett trafikutskottet tillfälle att senast den 3 december 1991 avge yttrande över proposition 1991/92:69 om privatisering av statligt ägda företag, m.m. jämte motioner såvitt gäller AB Aerotransport och AB Svensk Bilprovning.

Med anledning härav får trafikutskottet anföra följande.

I propositionen i fråga föreslås främst att regeringen får riksdagens bemyndigande att sälja statens aktier i 35 aktiebolag eller delar av dessa. Aktiebolagen är upptagna i en bilaga till propositionen. Av bilagan framgår att de aktiebolag vilkas verksamhet berör utskottets beredningsområde är AB Aerotransport (ABA) och AB Svensk Bilprovning.

I bl.a. motionerna 1991/92:N17 av John Andersson och Bengt Hurtig (båda v), 1991/92:N20 av Ingvar Carlsson m.fl. (s) och 1991/92:N22 av Lars Werner m.fl. (v) yrkas avslag på propositionen.

Trafikutskottet ansluter sig för sin del till de principiella överväganden som enligt regeringen talar för att det statliga ägandet av företag bör minska. I första hand bör — som framhålls i propositionen — de företagsenheter eller företagsgrupper inom den statliga sektorn som i dag arbetar under kommersiella betingelser på konkurrensutsatta marknader successivt säljas. Både ABA, via delägarskapet i SAS, och Svensk Bilprovning arbetar visserligen under kommersiella betingelser men i begränsad konkurrens. Utskottet förutsätter därför att regeringens fortsatta överväganden inför en försäljning av statens aktier i de båda företagen omfattar frågan hur konkurrensbegränsningen skall reduceras eller elimineras. Sådana överväganden synes för övrigt ofrånkomliga i samband med Sveriges medverkan i det europeiska integrationsarbetet.

Trafikutskottet delar också regeringens uppfattning att det krävs en betydande handlingsfrihet i fråga om val av former och tidpunkt för försäljning. Det bemyndigande som regeringen begär att själv besluta om försäljning av de företag som nu är i fråga föranleder därför ingen erinran från utskottets sida. Självklart gäller dock att försäljning bör ske till marknadsmässigt pris och vid en kommersiellt väl vald tid-

punkt. I fråga om försäljningen av statens aktier i ABA tillkommer erforderligheten av överläggningar med de övriga nordiska delägarna i SAS innan regeringen fattar beslut.

Med det anförda vill trafikutskottet förorda att näringsutskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker de nämnda motionerna i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

Stockholm den 3 december 1991

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

I beslutet har deltagit: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Görel Bohlin (m), Sven-Gösta Signell (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sten-Ove Sundström (s), Margareta Winberg (s), Lars Svensk (kds), Kenneth Attefors (nyd), Bo Nilsson (s), Jan Sandberg (m), Jarl Lander (s), Ines Uusmann (s) och Pehr Löfgreen (m).

Från vänsterpartiet, som inte företräds av någon ordinarie ledamot i utskottet, har suppleanten Bengt Hurtig (v) närvarit vid den slutliga behandlingen av ärendet.

Avvikande mening

Birger Rosqvist, Sven-Gösta Signell, Sten-Ove Sundström, Margareta Winberg, Bo Nilsson, Jarl Lander och Ines Uusmann (alla s) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Trafikutskottet ansluter" och slutar med "trafikutskottets beredningsområde" bort ha följande lydelse:

Som sitt sammanfattande ställningstagande till propositionen avvisar trafikutskottet förslaget om privatisering av statligt ägda företag som det presenteras i propositionen. Som det framhålls i motion 1991/92:N20 (s) måste förändringar av det statliga företagsägandet prövas från fall till fall och framför allt inte som en vanlig realisation. Utgångspunkten måste vara att skapa bästa möjliga förutsättningar för varje företag, och riksdagen måste få ett avgörande inflytande på de övergripande beslut som skall fattas beträffande organisation och verksamhet i statliga verk och företag, något som den nuvarande regeringen vill frånta riksdagen. Det sagda hindrar inte att man kan tänka sig fortlöpande förändringar i det statliga ägandet såsom försäljning helt eller delvis till privata intressen, då så anses motiverat.

När det gäller fråga om försäljning av statens aktier i AB Aerotransport och AB Svensk Bilprovning (ASB), vilkas verksamheter omfattas av trafikutskottets beredningsområde, vill utskottet därutöver framhålla följande.

Det nuvarande *AB Aerotransport (ABA)* tillkom i slutet av 1940-talet.

Det ursprungliga ABA bildades år 1924 med ändamål att bedriva lufttrafikrörelse dels inom Sverige, dels mellan Sverige och utlandet. År 1943 bildades Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) för att bedriva interkontinental lufttrafik. Samma år ingicks mellan det dåvarande ABA och SILA ett samarbetsavtal enligt vilket ABA i princip skulle bedriva europeisk trafik medan SILA skulle bedriva interkontinental trafik.

År 1948 godkände riksdagen (prop. 1948:176, bet. SU 94, rskr. 188) ett avtal mellan det dåvarande ABA, som till ca 99 % ägdes av staten, och det privatägda SILA om att de båda bolagens rörelser skulle sammanföras till ett företag, vilket skulle drivas enligt affärsmässiga grunder i aktiebolagsform under ABAs firma. Aktiekapitalet i det nya ABA skulle ägas av staten och av enskilda intressenter till hälften vardera. Förslag rörande organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart hade framlagts av 1947 års luftfartsutredning. Denna framhöll bl.a. (prop. s. 10) att ett samarbete på likställighetens grund mellan staten och näringslivet inom luftfarten syntes bli mera givande om såväl de statliga som de enskilda intressena fick tillfälle att göra sig gällande på detta område.

År 1951 träffade ABA, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) ett avtal (det s.k. konsortialavtalet) om bildande av konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) med uppgift att för parternas räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet. Vissa tillägg har tillförts konsortialavtalet och det har i olika omgångar förlängts, senast för tid t.o.m. den 30 september 2005.

ABAs andel i SAS är tre sjundedelar och andelarna för ettvar av DDL och DNL två sjundedelar. Hälften av aktiekapitalen i SAS moderbolag ägs av vederbörande stat och hälften av privata intressenter. Den privatägda hälften av aktiekapitalet i ABA ägs som nämnts av SILA, i vilket bolag svenska industriföretag är dominerande delägare. ABA och Bilspedition AB äger vardera hälften av aktiekapitalet i Linjeflyg AB (LIN). ABA äger vidare en fjärdedel av Swedair AB och Linjeflyg tre fjärdedelar av detta bolag.

Riksdagen godkände år 1986 (prop. 1986/87:4, bet. TU5, rskr. 49) att konsortialavtalet rörande SAS med gjorda ändringar fortsatt skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t.o.m. den 30 september 2005. Motsvarande godkännanden lämnades av det danska folketinget och det norska stortinget.

Formellt har SAS moderbolag fått trafiktillstånden — dvs. för svensk del ABA. Enligt de för trafiktillstånden meddelade villkoren och bestämmelserna får moderbolagen emellertid låta den genom tillstånden medgivna verksamheten utföras av SAS.

AB Svensk Bilprovning (ASB) har sin grund i kraven i 34–101 §§ fordonskungörelsen (1972:595) på kontroll av fordon genom olika slag av besiktningar — registreringsbesiktningar, typbesiktningar, kontrollbesiktningar m.m.

Besiktningarna av motordrivna m.fl. fordon skall enligt fordonskungörelsen utföras av riksprovplats. I förordningen (1989:527) om riksprovplatser och riksmätplatser har AB Svensk Bilprovning (ASB) utpekats som riksprovplats för motorfordon m.fl. fordon.

I proposition 1963:91 angående säkerhetsinspektionen av motorfordon, m.m. redovisades en diskussion om olika alternativ för organisation av inspektionsverksamheten. Med utgångspunkt i att sakkunskapen och objektiviteten i säkerhetsinspektionen inte borde kunna ifrågasättas och i att inspektionen skulle kunna uppfylla rimliga anspråk på service från den enskilde fordonsägarens sida förordade föredragande departementschefen som den lämpligaste organisationsformen ett aktiebolag, i vilket staten skulle äga det avgörande inflytandet och i vilket bilismens organisationer och bilverkstadsbranschen skulle ingå som medintressenter. Härvid avsågs det förutskickade ASB. Riksdagen hade inte något att erinra i denna del (SU 1963:83, rskr. 198, bet. 3LU 1963:22, rskr. 184). I det därefter inrättade bolaget äger staten 52 % av aktierna.

Trafikutskottet anser att en rad frågor måste belysas innan riksdagen bemyndigar regeringen att försälja statens aktier i ABA och ASB.

För ABAs del gäller det bl.a. vilka synpunkter som övriga skandinaviska delägare i SAS har på en privatisering.

Beträffande ASB gäller att regeringen bl.a. bör redovisa hur ASBs nuvarande myndighetsutövning bör organiseras.

Mot bakgrund av det anförda förordar trafikutskottet att näringsutskottet tillstyrker motionerna 1991/92:N17 (v), 1991/92:N20 (s) och 1991/92:N22 (v) och avstyrker propositionen i de delar trafikutskottets beredningsområde berörs.

Meningsyttring av suppleant

Meningsyttring får avges av suppleant från vänsterpartiet, eftersom partiet inte företräds av ordinarie ledamot av utskottet.

Bengt Hurtig (v) anför:

Jag instämmer i vad som anförs i den avvikande meningen och anser att näringsutskottet bör tillstyrka motionerna 1991/92:N17 (v), 1991/92:N20 (s) och 1991/92:N22 (v) och avstyrka propositionen i de delar trafikutskottets beredningsområde berörs.