

Uppdaterad 17 okt 2006 00:20

Dags för en ny ägarpolitik

■ Kolumn

Lars
Jonung

Nu pågår en intensiv kamp om ägandet av Scania. Ska det ligga kvar i svenska händer eller hamna i Tyskland hos Volkswagen, storägaren i såväl det tyska lastbilsföretaget MAN som i det svenska Scania?

Dramat är laddat med symbolik. Scania är en av de återstående "kronjuvelerna" inom Wallenbergsfären och därmed i svenskt näringsliv.

Oberoende av hur turerna kring Scania slutar, pekar Scania-affären redan på en klar slutsats: Sverige behöver en ägarpolitik utformad för den globaliserade värld vi lever i. Detta bör bli en central uppgift för den nya borgerliga regeringen. Den gamla regeringen, liksom LO, föredrog att sticka huvudet i sanden.

Mycket talar för en ny ägarpolitik. För det första har ägandet viktiga samhällsekonomiska effekter. Det påverkar lokaliseringen av huvudkontor, forskning och tillverkning och därmed tillväxt och sysselsättning. Till huvudkontoren hör en unik arbetsmarknad för högt utbildade och kvalificerade tekniker, jurister och ekonomer. Denna marknad riskerar att försvinna om ägandet utvandrar.

Vår ekonomiska framgångssaga, vårt välstånd, har byggt på ett starkt inslag av inhemskt ägande av företag och industrier. Ett konkurrenskraftigt inhemskt ägande bör därför vara ett mål i sig för den ekonomiska politiken.

För det andra bjuder framtiden på nya Scaniafall. Sedan början av 1990-talet, när Sverige öppnades för utländska förvärv, har en lång rad svenska företag övergått i utländsk ägo eller slagits samman med utländska företag. Aga, ASG, Astra, Bofors, Esselte, Forsheda, Kockums, Linjebuss, Pharmacia, PLM, Saab Automobile, Stora, Sydkraft, Volvo Personvagnar är några av de mer välkända affärerna. Dräneringen av Stockholmsbörsen fortsätter. Här pågår den troligen största förändringen i ägandet sedan Karl XI:s reduktion - utan att den blivit föremål för en närmare samhällsekonomisk analys.

Nästa utländska förvärv kan gälla Electrolux, Handelsbanken, återstoden av Volvo, SEB eller något företag utanför börsen. Nya köpare kommer att dyka upp från de länder som växer snabbast i världsekonomin. Hur kommer vi att reagera när kinesiska,

indiska eller ryska storföretag lägger bud på någon av de återstående "klenoderna" i svenskt näringsliv?

För det tredje sprider sig ekonomisk nationalism i vår omvärld. Flera regeringar har sökt sätta käppar i hjulet för utländska uppköp. Knepen är många. Volkswagen, den mäktigaste aktören i Scania-affären, är ett utmärkt exempel på denna ekonomiska patriotism. Företaget är i sig skyddat mot fientliga bud genom en omstridd lagstiftning, den så kallade Lex Volkswagen. Den ger delstaten Niedersachsen den avgörande makten över företaget.

Det går därmed inte att säga att Scania är en affär mellan två privata aktörer utanför det politiska systemet. Volkswagen är nämligen inte ett gängse företag som bygger sina beslut på traditionella företagsekonomiska kalkyler.

Förekomsten av sådan ägarprotektionism utomlands ställer en rad frågor: Är det rimligt att Scanias öde i slutledet ska ligga hos en tysk delstat medan den svenska regeringen ser på? Är det kanske dags för en Lex Scania som stipulerar att utländska förvärv av svenska företag endast är tillåtet för företag som in sin tur är öppna för uppköp?

Ett fjärde argument för en ny ägarpolitik är att den nya borgerliga regeringen aviserat utförsäljning av ett antal statliga företag motsvarande en summa på 200 miljarder kronor. Om det saknas privat kapital och intresse inom Sverige, övergår det statliga ägandet i ett utländskt. Är detta målet med utförsäljningen? Här krävs en väl genomarbetad ägarpolitik anpassad till den nya öppna värld vi lever i.

Hur bör då en sådan politik se ut? Svaret finner vi genom att se på vår ekonomiska historia. Den socialdemokratiska politiken hade som mål att "göra företagen rika och dess ägare fattiga". Den privata förmögenhetsbildningen pressades systematiskt tillbaka med hjälp av höga skatter på förmögenheter, inkomster och arv och så vidare.

Det gick att driva denna politik extremt långt så länge som Sverige var avskärmat från den internationella kapitalmarknaden. Många valde att utvandra med sitt ägande såsom familjerna Rausing och Kamprad. Slutmålet för den socialdemokratiska politiken var ju ett statligt eller fackligt ägande. Det privata ägandet av företag hade spelat ut sin roll enligt s-ideologin.

Sedan kom den stora omsvängningen. Valutaregleringen försvann. Börslistan öppnades helt för utländska förvärv. Då visade det sig att svenskar inte kunde betala lika mycket som utlänningar för företagen. Vårt skattesystem missgynnade helt enkelt svenskt ägande. Våra ägare hade blivit "fattiga", vilket bidrog till att våra "rika" företag övergick i utländsk ägo.

Det främsta målet för en ny och långsiktig ägarpolitik bör vara att öka den privata förmögenhetsmassan i Sverige, det vill säga göra oss rikare. Först då kan vi konkurrera på mer likvärdiga villkor med utlandet på marknaden för ägarkontroll såväl i Sverige som internationellt - utan att ta till protektionistiska åtgärder.

Det finns många medel för att nå detta mål. Förmögenhetsskatten och andra skatter på ägandet bör sänkas åtminstone till den genomsnittliga EU-nivån. Den svenska beskattningen på det privata ägandet av företag är nämligen den högsta i EU - nästan dubbelt så hög som genomsnittet.

Scania-affären är ett dagsfärskt exempel på hur globaliseringen påverkar oss. Den nya regeringen ska inrätta ett globaliseringsråd att ledas av Lars Leijonborg. Kanske kan Scania-affären göra att ägandet av Sverige hamnar högt på dagordningen vid det första sammanträdet?

Lars Jonung

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt.