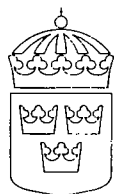


Regeringens proposition

1992/93:59

om omstrukturering av det svenska ägandet i
Scandinavian Airlines System (SAS)



Prop.
1992/93:59

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 22 december 1992.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att staten accepterar ett erbjudande från Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) att i en av bolaget beslutad nyemission teckna 35 250 000 aktier motsvarande halva aktiekapitalet i SILA. Betalning erläggs enligt förslaget genom att apportegendom bestående av samtliga statens aktier i AB Acrotransport (ABA) och samtliga aktier i ett av staten helägt bolag tillförs SILA. ABA blir genom affären ett helägt dotterbolag till SILA och kommer även i fortsättningen att äga 3/7 i SAS.

Det framtida samarbetet mellan staten och övriga huvudägare i SILA kommer att regleras i ett konsortialavtal. Den föreslagna omstruktureringen underlättar en framtida privatisering av statens ägande i SAS.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 december 1992

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, af Ugglas, Dinkel-spiel, Wibble, Könberg, Odell, Unckel, P. Westerberg

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om omstrukturering av det svenska ägandet i Scandinavian Airlines System (SAS)

1 Inledning

Konsortiet SAS ägs till 3/7 av Sverige genom AB Aerotransport (ABA) och till 2/7 vardera av de danska och norska moderbolagen Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDI.) resp. Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL). ABA ägs till 50 procent av Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) och till 50 procent av svenska staten.

Samarbetet mellan de skandinaviska moderbolagen regleras genom ett konsortialavtal. Detta avtal som ursprungligen slöts den 8 februari 1951 har förlängts i olika omgångar och gäller numera t.o.m. september 2005. Det skandinaviska luftfartssamarbetet grundas förutom på detta avtal på att det förs en gemensam luftfartspolitik mellan Danmark, Norge och Sverige.

Det skandinaviska luftfartssamarbetet har till syfte att kunna utveckla en god flygtrafikförsörjning som utgår från de skandinaviska ländernas speciella förutsättningar. Samarbetet kring SAS har också till syfte att driva och vidareutveckla ett flygföretag med internationell slagkraft.

Sedan SAS bildades har de luftfartspolitiska förutsättningarna ändrats väsentligt. SAS ensamrätt och företrädesrätt till internationell trafik som varit en hörnsten i den gemensamma politiken har successivt förändrats. Genom det avtal som Norge och Sverige slutit med EG är det numera EG:s principer om konkurrens och marknadstillträde som gäller för de skandinaviska länderna. Den ägarstruktur som tillkom vid bildandet av SAS med tre moderbolag i vilka resp. stater och näringsliv är hälftenägare är däremot oförändrad.

Luftfartsmarknaden, särskilt i Europa, förändras radikalt. Konkurrensen inom flyget hårdnar. Med de alltmer öppna marknader som skapas följer också att flygföretagen måste få möjligheter att arbeta och agera på så långt möjligt samma villkor som andra företag. Samarbete, fusioner, kapitalanskaffning är exempel på sådana element som måste kunna hanteras med stor smidighet. I det följande förordar jag mot denna bakgrund en omstrukturering av det svenska ägandet för att lägga en grund för ökad flexibilitet på de områden som jag har nämnt.

Mina förslag:

- Staten skall, i avsikt att genomföra den föreslagna omstruktureringen, teckna 35 250 000 aktier i den nyemission som beslutats på extra bolagsstämma i SILA den 18 december 1992.
- Staten skall förvärva aktierna i ett bolag utan skulder och utan andra tillgångar än ett aktiekapital på 50 000 kronor. Staten skall vidare ställa ut en skuldförbindelse på 119 300 000 kronor vilken som ovillkorat aktieägartillskott skall tillföras det nyss nämnda av staten förvärvade bolaget.
- Som betalning för de nyemitterade aktierna skall staten till SILA överlåta samtliga statens aktier i ABA samt samtliga aktier i det nyss nämnda av staten förvärvade bolaget.

Bakgrund till mina förslag: Aktieägarna i SILA har, på förslag av bolagets styrelse, vid en extra bolagsstämma den 18 december 1992 fattat beslut om nyemission i SILA, varvid staten skall erbjudas att teckna aktier i SILA i enlighet med ett förslag till apportavtal. Enligt detta avtal skall staten erbjudas att teckna 35 250 000 aktier, varav 17 625 000 A-aktier och samma antal B-aktier om nominellt 10 kronor per aktie. Betalning skall erläggas genom att staten tillför bolaget viss apportegendom. Denna består dels av statens samtliga aktier serie A i ABA, dels av samtliga aktier i ett av staten ägt bolag, som inte har några skulder och vars enda tillgångar är en revers på 119 300 000 kronor utfärdad av staten samt banktillgodohavanden på 50 000 kronor motsvarande bolagets aktiekapital. Skuldreversen motsvarar de tillgångar som finns i SILA utöver innehavet av aktier i ABA. Teckningstiden för staten är satt till senast den 31 mars 1993.

Skuldförbindelsen skall lösas in 30 dagar efter uppsägning från statens sida, dock senast den 1 november 1997. På kapitalbeloppet skall vidare från den 1 november 1992 t.o.m. återbetalningsdagen utgå ränta efter en räntesats motsvarande Stockholm interbank offered rates (STIBOR fixing) för lån med ett års löptid. Ränta betalas första gången den 1 november 1994 och därefter årligen den 1 november. Räntan avseende det första året skall läggas till kapitalet och betalas den 1 november 1994.

Staten förutsätts vidare ingå ett konsortialavtal med Investor AB, AB Volvo, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska Handelsbankens Pensionskassa samt Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA, vilka tillsammans med staten representerar ca 71 procent av aktiekapitalet i SILA. Avsikten med konsortialavtalet är att reglera frågor beträffande ägande, inflytande och framtida inriktning såvitt avser SILA, ABA och SAS.

Enligt avtalet skall konsortiemedlemmarna verka för en vidareutveckling av SILA, ABA och SAS. I avtalet fastslås att avsikten är att genom ett förtroendefullt samarbete inom SILA stödja SAS långsiktiga utveckling och att verka för att eventuella erforderliga strukturåtgärder avseende SAS genomförs. Samarbetet skall bedrivas enligt affärsmässiga principer och målet skall

vara att uppnå god lönsamhet i SILA genom en positiv utveckling i SAS. Vidare fastslås i avtalet att avsikten är att verka för att verksamheten i SILA och ABA renodlas så att dessa bolag endast äger och förvaltar andelar i SAS.

I avtalet förbinder sig parterna slutligen att under en tid av två år från det att avtalet undertecknas inte överlåta någon del av sitt aktieinnehav i SILA utan samtliga konsortie medlemmars medgivande. Efter utgången av nämnda tvåårsperiod skall staten ha rätt att under en tremånadersperiod överlåta så stort antal aktier i SILA att köpeskillingen uppgår till högst 120 miljoner kronor. Högst 8 miljoner aktier får dock säljas under denna tid.

Genom avtalet får staten vidare rätt att utse hälften av antalet ledamöter och suppleanter i SILA:s styrelse. Antalet ledamöter och suppleanter blir identiskt med det som gäller för ABA. Styrelsens ordförande skall väljas bland de ledamöter som utsetts av de privata ägarna och vice ordförande bland de ledamöter som utsetts av staten.

Skälen för mina förslag: SAS utgör ett unikt exempel på hur tre länder genom samägande mellan staten och näringslivet kunnat utveckla ett slagkraftigt företag och en flygtrafikförsörjning anpassad till den skandinaviska marknaden. En viktig förutsättning för detta samarbete har varit att man haft enhetliga regler för flygverksamheten och en gemensam politik gentemot övriga länder.

Genom Norges och Sveriges avtal med EG har också förutsättningar skapats för att föra samarbetet vidare inom ramen för den gemensamma europeiska luftfartsmarknad som Norge och Sverige ingår i. Med detta avtal och med ett EES-avtal följer också en snabb utveckling mot en i princip fri luftfartsmarknad i Europa. Till detta kan läggas den avreglering av inrikesflyget som genomförts i Sverige under år 1992. För den internationella luftfarten gäller sedan länge en hård konkurrens med lönsamhetsproblem som följd för många bolag.

En förändrad marknadssituation påverkar också flygbolagens agerande. Erfarenheterna från avregleringen av inrikesflyget i USA visade på hur nya flygbolag snabbt kom in på marknaden samtidigt som andra slogs ut. Samarbete, uppköp och fusioner blev ett normalt inslag i marknadsbilden. Ett liknande mönster har kunnat iakttas i Europa.

Samarbete och allianser mellan flygbolag kommer att bli allt viktigare på en fri luftfartsmarknad som präglas av en hård konkurrens och som för närvarande av dålig lönsamhet. De skandinaviska ländernas mångåriga samarbete har lagt grunden för ett flygföretag som under sin hittillsvarande existens kunnat uppvisa i stort sett en god lönsamhet och som inte haft behov av subsidier. Den ökade konkurrensen ställer emellertid nya krav. Den nu rådande marknadssituationen har påverkat SAS resultat negativt. Även den omfattande förnyelsen av flygplansflottan har medfört betydande kostnader för företaget.

SAS förvärv av Linjeflyg AB var en av förutsättningarna för att kunna rationalisera och sänka kostnaderna på den svenska inrikesmarknaden efter avregleringen. Uppköp och fusioner kommer även framgent att bli nödvändiga inslag för att möjliggöra en utveckling av SAS som företag. Det samarbete som redan bedrivs mellan SAS, Swissair och Austrian Airlines är ett uttryck för nödvändigheten av samarbete för att klara konkurrensen från de

allra största flygbolagen. När detta samarbete initierades fanns också planer på ett visst samägande. Det kunde vid det tillfället noteras att den nu rådande ägarstrukturen försvårade en sådan lösning vilket gjorde att planerna på detta övergavs.

På den fria luftfartsmarknad som nu är under utveckling måste företagen skapa förutsättningarna för sin egen utveckling och överlevnad. Med detta måste rimligen följa att företagen och företagsledningarna skall kunna agera långsiktigt, smidigt och snabbt. Den förändring av den svenska ägarstrukturen som följer av SILA:s förslag bidrar till detta. Med staten och näringslivet som gemensamma ägare i SILA uppnås en klar förenkling av ägarbilden på den svenska sidan. Balansen mellan staten och det privata näringslivet ändras inte. Däremot uppnås som nyss nämnts en ökad tydlighet i det svenska ägandet som också mer kommer att likna det danska och norska ägandet.

Med en förenklad ägarstruktur i SAS underlättas även värderingen av SAS och statens aktieinnehav i SILA. Genom att staten blir aktieinnehavare i ett börsnoterat bolag underlättas också en framtida privatisering av statens ägande i SAS vilket tidigare godkänts av riksdagen (prop. 1991/92:69, bet. 1991/92:NU10, rskr. 1991/92:92). Den nya strukturen underlättar vidare kapitalanskaffning och skapar dessutom ökade möjligheter att använda aktien som betalning.

SAS arbetar för närvarande i en svår marknadssituation. Lönsamheten måste förbättras genom rationaliseringar men även genom andra åtgärder. I denna svåra situation är det extra värdefullt att staten och de privata aktieägarna är eniga om att genom ett förtroendefullt samarbete stödja SAS långsiktiga utveckling. Ett sådant arbete måste vidare baseras på ett väl fungerande samarbete med de båda danska och norska moderbolagen. Detta gäller i högsta grad när det gäller frågor om förändring av staternas ägande i SAS-konsortiet.

Jag anser att det förslag till omstrukturering av det svenska ägandet som jag redogjort för bör genomföras. Med detta följer att en framtida privatisering kommer att avse SILA istället för ABA. För detta skall riksdagens godkännande inhämtas bl.a. för att förvärva ett aktiebolag utan skulder med ett aktiekapital på 50 000 kronor och för att utfärda ett skuldebrev på 119 300 000 kronor.

När det gäller kostnaderna för förvärvet av aktiebolaget bör detta belasta det under tolfte huvudtiteln upptagna förslagsanslaget B4. Kostnader för omstrukturering av vissa statligt ägda företag, m.m. Samma anslag bör även belastas med kostnaderna för och inlösen av den tidigare nämnda skuldreversen som skall tillföras det förvärvade bolaget. I denna fråga har jag samrått med chefen för Näringsdepartementet.

3 Hemställan

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

1. bemyndiga regeringen eller den myndighet regeringen bestäm-

mer att förvärva aktierna i ett bolag utan skulder med ett banktillgodo havande på 50 000 kronor motsvarande bolagets aktiekapital,

2. bemyndiga regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att i enlighet med vad jag har anfört utfärda en skuldrevers på 119 300 000 kronor och att tillföra denna revers som ovillkorat aktieägartillskott till det enligt punkt 1 förvärvade bolaget,

3. bemyndiga regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att i enlighet med vad jag har anfört teckna 35 250 000 aktier om nominellt 10 kronor per aktie i Svensk Interkontinental Lufttrafik AB,

4. bemyndiga regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att som betalning för de tecknade aktierna i Svensk Interkontinental Lufttrafik AB tillföra samtliga statens aktier i AB Aerotransport och samtliga aktier i det av staten enligt punkt 1 förvärvade bolaget som apportegendom,

5. bemyndiga regeringen att ingå ett konsortialavtal i överensstämmelse med vad jag har anfört,

6. godkänna vad jag i övrigt har anfört om försäljning av statens aktier i Svensk Interkontinental Lufttrafik AB efter genomförd omstrukturering samt

7. godkänna att kostnaderna för förvärvet av bolaget i punkt 1 samt kostnaderna för och inlösen av skuldreversen under punkt 2 får belastas tolfte huvudtitelns förslagsanslag B4. Kostnader för omstrukturering av vissa statligt ägda företag, m.m.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.