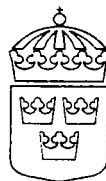


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU6

Nyemission i AB Aerotransport



1989/90
TU6

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker i proposition 1989/90:16 framlagt förslag att riksdagen skall anvisa 352,5 milj.kr. för inköp av nyemitterade aktier i AB Aerotransport (ABA). Nyemissionen är föranledd av ökade investeringsbehov i SAS-konsortiet. Utskottet avstyrker därmed förslag i en mp-motion om att propositionen skall avslås med motiveringen att flygtrafiken bör minskas till förmån för miljövänligare transportslag. Vidare avstyrks förslag i en m-motion om att staten på den öppna aktiemarknaden skall försälja de aktier som staten förvärvar genom nyemissionen.

Vid betänkandet har fogats dels en reservation av vpk- och mp-ledamöterna (res. 1) till förmån för mp-motionen, dels en reservation av m- och fp-ledamöterna (res. 2) till förmån för m-motionen.

Vidare har vid betänkandet fogats ett särskilt yttrande av vpk-ledamöterna om försäljning av nyemitterade aktier.

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1989/90:16 (kommunikationsdepartementet) att riksdagen

1. till Nyemission i AB Aerotransport på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1989/90 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag på 352 500 000 kr.,

2. bemyndigar regeringen att teckna nyemitterade aktier i AB Aerotransport intill ett belopp av 352 500 000 kr.

Motionerna

1989/90:T7 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de nyemitterade aktierna i AB Aerotransport snarast möjligt bör försälas på den öppna aktiemarknaden.

Bakgrund

AB Aerotransport (ABA) är svenskt moderbolag för det skandinaviska luftfartssamarbetet inom ramen för konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS). ABA är vidare delägare i Linjeflyg AB (LIN) och i Swedair AB. ABA är dessutom moderbolag för viss annan verksamhet.

Det nuvarande ABA bildades år 1948 genom ombildning av ett tidigare bolag med samma namn, vilket till 99 % ägdes av svenska staten. Som delägare till 50 % i det ombildade ABA inträdde Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA), i vilket bolag svenska industriföretag är dominerande ägare.

ABA:s aktiekapital uppgår numera till 352,5 milj.kr., fördelat på 3 525 000 aktier à 100 kr.

Det nuvarande SAS bildades genom ett konsortialavtal år 1951 mellan ABA, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) och ägs till tre sjundedelar av ABA och till två sjundedelar av av DDL och DNL vardera. Konsortialavtalet med senare ändringar utgör grunden för det skandinaviska luftfartssamarbetet som parlamenten i Norge, Danmark och Sverige (prop. 1986/87:4, bet. TU 5, rskr. 49) senast — år 1986 — beslutade förlänga t.o.m. september år 2005.

SAS är för närvarande inne i en fas av stora förändringar. Den flygplansflotta som anskaffades under slutet av 1960-talet och under 1970-talet måste av olika skäl förnyas samtidigt som SAS flygtrafik m.m. expanderar kraftigt, vilket gäller såväl inrikes, interskandinavisk, övrig europeisk som interkontinental trafik. För att skapa bättre förutsättningar att klara en ökad konkurrens från andra flygföretag söker SAS bl.a. i ökad utsträckning betjäna den skandinaviska marknaden med frekventa direktförbindelser till olika destinationer. Förnyelsen av flygplansflottan och tillväxten i flygtrafiken medför behov av omfattande investeringar i flygplan, anläggningar, datorer och övrig utrustning. De totala investeringsutgifterna för tiden fram till år 1995 beräknas till närmare 30 miljarder kronor.

Moderbolagens insatskapital i SAS uppgick vid utgången av år 1988 till 5 162 milj.kr., varav på ABA belöpte 2 212 milj.kr. SAS balansräkning omslöt 20 718 milj.kr.

Propositions- och motionsförslagen

I avsikt att möjliggöra de ytterligare ägartillskott i SAS som bedöms nödvändiga för att tillgodose SAS investeringsbehov har ABA:s bolagsstämma beslutat att bolagets aktiekapital under innevarande år skall ökas från 352,5 milj.kr. till 705 milj.kr. genom nyemission av en ny aktie på nominellt 100 kr. på varje gammal aktie att betalas med 200 kr. Den ena hälften av emissionsbeloppet har förutsatts skola tecknas av staten och den andra av SILA. Även om ägartillskott till SAS inte är omedelbart förestående har styrelserna i såväl ABA som SILA bedömt tidpunkten som lämplig att nu genomföra en nyemission.

För 1 762 500 aktier à 100 kr. i nyemissionen har staten — efter emissionskursen 200 kr. — att erlægga 352,5 milj.kr. Sista inbetalningsdag för nytecknade aktier har bestämts till den 30 november 1989.

I proposition 1989/90:16 föreslås att riksdagen skall bemyndiga regeringen att teckna nyemitterade aktier i ABA intill ett belopp av 352 500 000 kr. och anvisa 352 500 000 kr. för betalning av aktierna.

Med anledning av propositionen har väckts två motioner.

I motion 1989/90:T8 (mp) begärs att propositionen skall avslås. Motionärerna anser att flygtrafiken bör minskas på grund av miljöstörningar från flyget genom dels utsläpp av koldioxid, kolväten och kväveoxider från flygplanens motorer, dels buller och ökad vägtrafik vid flygplatser. De medel som föreslås i propositionen bör enligt motionärerna i stället användas för satsning på miljövänliga transportslag.

I motion 1989/90:T7 (m) begärs att staten snarast möjligt skall försälja de aktier i ABA som staten förvärvar genom nyemissionen. Motionärerna anser att det statliga ägaransvaret i SAS m.m. på sikt skall avvecklas och att flygtrafiken i Sverige skall förändras så den kan bedrivas på normala marknadsmässiga villkor.

Utskottets ställningstaganden till propositionsförslagen och förslaget i motion T8 (mp)

Utskottet vill när det gäller SAS deltagande i internationell flygtrafik erinra om att riksdagen — i samband med beslutet år 1986 om förlängning av det skandinaviska luftfartssamarbetet — konstaterade att samarbete i SAS var nödvändigt för att de skandinaviska länderna skulle kunna ha ett eget konkurrenskraftigt flygföretag för internationell trafik.

När det gäller fördelningen av trafik mellan olika delar av transportsystemet inom vårt land vill utskottet framhålla att riktlinjer gavs för utvecklingen av olika delar av transportsystemet såsom flyg-, järnvägs- och vägtrafik genom det på grundval av proposition 1987/88:50 fattade beslutet om trafikpolitiken inför 1990-talet. Såvitt avser luftfarten innebär beslutet bl.a. att SAS och Linjeflyg skall ha en prioriterad

ställning i den nationella flygtrafikförsörjningen (bet. TU 1987/88:22, rskr. 249). Inom ramen för det trafikpolitiska beslutet beslutades för övrigt bl.a. åtgärder som stöder järnvägstrafiken.

När det gäller flygtrafiken och miljöstörningar vill utskottet erinra om att en miljöskatt på inrikes flygtrafik infördes den 1 mars i år som kompensation för de samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till flygtrafikens avgasutsläpp (prop. 1988/89:39, bet. SkU10, rskr. 79, SFS 1988:1567). Miljöskatten är utformad så att den stimulerar till användning av miljövänligare teknik och miljövänligare motorer.

Det bör i detta sammanhang framhållas att SAS investeringar enligt propositionen bl.a. syftar till utbyte av äldre flygplan mot moderna och mer miljövänliga i fråga om avgasutsläpp och buller.

Det bör vidare framhållas att luftfartsverket har fastställt ett miljöpolitiskt handlingsprogram, vari behandlas frågor om buller samt luft- och vattenföroreningar från flygtrafiken — bl.a. användningen av urea för att smälta snö och is på landningsbanor och av glykol för att avlägsna is och snö från flygplan.

Mot bakgrund av det anförda finns det enligt utskottets mening inte anledning att med hänsyn till vad som anförs i motion T8 (mp) ompröva SAS uppgift i trafikförsörjningen.

Enligt föredragande departementschefen är samtliga SAS moderbolag införstådda med att konsortiet står inför en lång period av stora investeringar med därav följande behov av insatskapital och att detta också återspeglas i de ökningar av insatskapitalet som redan har genomförts resp. beslutats.

Såsom departementschefen framhåller är en beredskap från moderbolagens sida att snabbt ge SAS ytterligare insatskapital en viktig förutsättning för att investeringsprogrammet skall kunna finansieras på lånemarknaden på gynnsammast möjliga villkor. Det nu aktuella ägar-tillskottet i ABA är som departementschefen också framhåller — förutom en naturlig del i ett ägaransvar — också en kapitalplacering. Utskottet tillstyrker därför att staten deltar i nyemissionen och att medel härför — såsom föreslås i propositionen — anvisas på tilläggsbudget I till statsbudgeten för innevarande budgetår under ett anslag kallat F6. Nyemission i AB Aerotransport.

Utskottet avstyrker därmed motion T8 (mp).

Utskottets ställningstagande till motion T7 (m)

Det ursprungliga ABA bildades år 1924 med ändamål att bedriva lufttrafikerörelse dels inom Sverige, dels mellan Sverige och utlandet. SILA bildades år 1943. År 1943 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, så gott som helt statsägda, ABA och det privatägda SILA om att de båda bolagens rörelser skulle sammanföras

till ett företag — det nya ABA — vars aktiekapital skulle ägas av staten och av enskilda intressenter till hälften vardera. Förslag rörande organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart hade lagts fram av 1947 års luftfartsutredning, som bl.a. framhöll (propositionen 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.

Denna motivering för ett mellan staten och enskilda intressenter delat ägande av och delat ansvar för ABA är enligt utskottets mening fortfarande bärande. Utskottet kan därför inte biträda förslaget i motion T7 (m) att staten genom försäljning på öppna aktiemarknaden av aktier som förvärvas genom nyemissionen skall minska sin andel i ägandet av och ansvaret för ABA. Motionen avstyrks således.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *deltagande i nyemission i ABA*
att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T8 och med bifall till proposition 1989/90:16
 - a) till *Nyemission i AB Aerotransport* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1989/90 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag på 352 500 000 kr.,
 - b) bemyndigar regeringen att teckna nyemitterade aktier i AB Aerotransport intill ett belopp av 352 500 000 kr.,
res. 1 (vpk. mp)
2. beträffande *försäljning av nyemitterade aktier*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T7.
res. 2 (m. fp)

Stockholm den 16 november 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten Andersson i Malmö (m), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m), Anders Castberger (fp) och Anders Svärd (c).

1. Deltagande i nyemission i ABA (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Utskottet vill" och på s. 4 slutar med "motion T8 (mp)" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer med motionärerna i motion T8 (mp) i kravet på att flygtrafiken bör minskas med hänsyn till de allvarliga miljöstörningar som är förenade med flygtrafiken. Nackdelarna med flygtrafiken är numera sådana att man inte bara på nationell nivå utan även på internationell nivå måste motverka flygets expansion. Medel motvarande den föreslagna medelsanvisningen för nyteckning av aktier i ABA kan komma till bättre användning genom satsning på miljövänliga trafikslag såsom på järnvägen.

Därför bör i överensstämmelse med motionsförslaget propositionen avslås. Vid avslag faller också förslaget i motion T7 (m).

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *deltagande i nyemission i ABA*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T8 avslår proposition 1989/90:16.

2. Försäljning av nyemitterade aktier (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Tom Heyman (m) och Anders Castberger (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Denna motivering" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Detta har motiverat ett mellan staten och enskilda intressenter delat ägande i ABA och i SAS men gör det inte längre. Vid tiden för bildandet av det nuvarande ABA behövdes ett statligt ägarstöd för att flyget skulle utvecklas. Som framhålls i motion T7 (m) bör det statliga ägaransvaret på sikt avvecklas så att flygverksamhet i vårt land kan bedrivas på normala marknadsmässiga villkor. Avvecklingen bör börja genom att de aktier i ABA som staten förvärvar genom nyemissionen säljs vidare på den öppna aktiemarknaden.

Vad utskottet sålunda anfört om försäljning av nyemitterade aktier bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *försäljning av nyemitterade aktier*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

Försäljning av nyemitterade aktier (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anför:

I ärendet har jag i första hand reserverat mig till förmån för förslaget i mp-motionen om avslag på propositionen. För den händelse att riksdagen inte avslår propositionen har jag emellertid anslutit mig till utskottsmajoritetens ställningstagande till förslaget i m-motionen om försäljning av nyemitterade aktier. Om staten ändå kommer att delta i nyemissionen så bör i varje fall inte någon försäljning från statens sida av nyemitterade aktier ske. Staten bör nämligen av följande skäl inte avhända sig möjligheten till inflytande när det gäller flygtrafiken.

I olika sammanhang har vi från vänsterpartiet kommunisterna framhållit att den svenska luftfartens snabba expansion måste brytas med hänsyn till de miljöstörningar i form av buller och avgaser som flygtrafiken orsakar. Vi har pekat på det nya hot mot livet på vår jord som det minskande ozonskiktet i stratosfären innebär och till vilket bl.a. avgasutsläppen från flygplan på hög höjd torde vara orsak. Mot denna bakgrund anser vi att massiva överföringar av persontransporter från flyget till främst järnvägen måste ske.

På en, som vi hoppas, i framtiden begränsad flygtrafik i vårt land bör staten ha större möjlighet till inflytande, då endast härigenom garantier kan erhållas för att miljöhänsyn beaktas vid uppläggnings av flygtrafiken m.m.

