

Regeringens proposition

1989/90: 16

om nyemission i AB Aerotransport



Prop.
1989/90: 16

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 5 oktober 1989.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen anvisar 352,5 milj. kr. för inköp av nyemitterade aktier i AB Aerotransport (ABA). Nyemissionen är föranledd av ökade investeringsbehov i SAS-konsortiet.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 oktober 1989

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Hjelm-Wallén, S. Andersson, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Lööw

Föredragande: statsrådet G. Andersson

Proposition om nyemission i AB Aerotransport

Mitt förslag: 352,5 milj. kr. skall anvisas på tilläggsbudget för inköp av nyemitterade aktier i AB Aerotransport.

Bakgrund till mitt förslag: AB Aerotransport (ABA) är sedan år 1948 svenskt moderbolag för det skandinaviska luftfartssamarbetet inom ramen för konsortiet SAS (Scandinavian Airlines System). ABA ägs till 50 % av Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) och till 50 % av svenska staten.

ABA fick vid SAS bildande år 1948 ett aktiekapital på 235 milj. kr., varav statens andel uppgick till 117,5 milj. kr. Genom fondemissioner åren 1977 och 1982 nåddes dagens aktiekapital på 352,5 milj. kr. fördelat på 3 525 000 aktier.

Konsortiet SAS ägs till 3/7 av Sverige genom ABA och till 2/7 vardera av de danska och norska moderbolagen DDL resp. DNL. Samarbetet mellan moderbolagen regleras genom ett konsortialavtal. Detta avtal utgör grunden för det skandinaviska luftfartssamarbetet, som vid ett flertal tillfällen har manifesterats genom beslut i de tre skandinaviska ländernas parlament. Senast skedde detta år 1986 genom beslutet att förlänga det skandinaviska luftfartssamarbetet och moderbolagens koncessioner 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 trafiken expanderar med ca 6 % per år. SAS har därför sedan mitten av 1980-talet beställt 61 flygplan av typen MD 80 för att kunna expandera samt för utbyte av DC-9-flottan. Av dessa 61 plan har 26 redan levererats. Optioner på ytterligare 37 flygplan har tecknats för att klara expansionen. Vidare har 14 plan av typen Boeing 767 beställts för den interkontinentala trafiken, varav de första har levererats under våren 1989. Optioner har därutöver tecknats på ytterligare 10 flygplan av denna typ. För den interregionala trafiken, främst inom Skan-

dinavien, har 22 flygplan av typen Fokker 50 beställts med leverans under åren 1989 och 1990.

Prop. 1989/90: 16

Investeringsutgiften för beställda flygplan för tiden fram till år 1995 uppgår till ca 16 miljarder kronor. Därtill kommer optioner på ytterligare flygplan samt investeringar i anläggningar, datorer och övrig utrustning. De sannolika totala investeringsutgifterna för tidsperioden uppgår till närmare 30 miljarder kronor. Även för tiden efter år 1995 krävs stora investeringar.

De omfattande investeringsbehoven för SAS-konsortiet leder till motsvarande betydande finansieringsbehov. SAS har som mål att kunna klara ca 30 % genom självfinansiering och resterande behov i huvudsak genom upplåning. Ägartillskott från moderbolagen utgör en viktig del i kapitalförsörjningen för att bl. a. möjliggöra den nödvändiga upplåningen till lägsta möjliga kostnad och för att ge företaget nödvändig långfristig ekonomisk styrka.

Mot bakgrund av det beslutade investeringsprogrammet har moderbolagen tillskjutit nytt ägarkapital till konsortiet. År 1987 fick SAS ett ägartillskott på 1 050 milj. kr. Våren 1989 beslutade moderbolagen vidare om att tillskjuta ytterligare 1 750 milj. kr. med inbetalning av 1 050 milj. kr. i maj 1989 och resterande under våren 1990. För ABA:s vidkommande rör det sig sammanlagt om 1 200 milj. kr. i redan beslutade och genomförda åtgärder. ABA har bl. a. genom fastighetsförsäljningar kunnat lösgöra nödvändigt kapital för de beslutade ägartillskotten. Det kan vidare nämnas att det norska moderbolaget genomfört en nyemission under år 1988 för att skaffa fram nödvändigt kapital.

För att möjliggöra de ytterligare ägartillskott i SAS som bedöms nödvändiga efter år 1990 har ABA:s bolagsstämma efter förslag från styrelsen beslutat genomföra en nyemission på sammanlagt 705 milj. kr. varav hälften faller på staten. Även om ägartillskottet inte är omedelbart förestående har styrelserna i såväl ABA som SILA bedömt tidpunkten som lämplig att nu genomföra en nyemission.

Skälen för mitt förslag: Flygtrafiken har expanderat kraftigt under senare år. Detta gäller för SAS del såväl inrikes, interskandinavisk, övrig europeisk som interkontinental trafik. Tillväxten medför behov av investeringar i ytterligare produktionsresurser. SAS strategi är bl. a. att i ökad utsträckning betjäna den skandinaviska marknaden med frekventa direktförbindelser till olika destinationer. Härigenom skapas större förutsättningar att klara den ökade konkurrensen från andra flygbolag.

SAS investeringsplaner ligger också väl i linje med de skärpta miljökrav t. ex. i fråga om buller och avgasutsläpp som med ökad intensitet behandlas såväl nationellt som internationellt. Det gäller bl. a. former för att tvinga fram utbyte av äldre flygplan mot moderna och mer miljövänliga. Exempelvis har de nordiska miljöministrarna enats om att detta bör ske redan före år 2000.

Samtliga moderbolag är införstådda med att konsortiet står inför en lång period av stora investeringar med därav följande ökat behov av insatskapital. Detta återspeglas också i de ökningar av insatskapitalet som redan genomförts respektive beslutats.

En beredskap från moderbolagens sida att snabbt ge SAS ytterligare in-

satskapital är en viktig förutsättning för att investeringsprogrammet skall kunna finansieras på lånemarknaden på gynnsammast möjliga villkor. Detta är av stor betydelse för att stärka konsortiets konkurrenskraft.

Det nu aktuella ägartillskottet i ABA utgör förutom en naturlig del i ett ägaransvar också en kapitalplacering. Mot denna bakgrund förordar jag att staten tillskjuter sin del av nyemissionen i ABA genom att ett nytt reservationsanslag på 352,5 milj. kr. kallat F6. Nyemission i AB Aerotransport tas upp på tilläggsbudget 1 till statsbudgeten för budgetåret 1989/90.

Emissionen avses ske genom utgivande av 3 525 000 st. nya aktier i ABA. Sista inbetalningsdag för tecknade aktier har bestämts till den 30 november 1989.

Hemställan

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

1. till *Nyemission i AB Aerotransport* på tilläggsbudget 1 till statsbudgeten för budgetåret 1989/90 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag på 352 500 000 kr.,
2. bemyndiga regeringen att teckna nyemitterade aktier i AB Aerotransport intill ett belopp av 352 500 000 kr.

Beslut

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