



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 41

(2008–2009)

SAS AB – statens deltakelse i kapitalforhøyelse

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 13. februar 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning og sammendrag

Styret i SAS AB (SAS) har foreslått for selskapets aksjonærer at det gjennomføres en utvidelse av egenkapitalen i selskapet på om lag 6 milliarder svenske kroner gjennom en fortrinnsrettsemisjon. Dette forslaget vil bli tatt opp til behandling på en ekstraordinær generalforsamling 13. mars. Staten ved Nærings- og handelsdepartementet eier 14,3 prosent av aksjene i SAS. Også den danske og den svenske stat er store aksjonærer med henholdsvis 14,3 prosent og 21,4 prosent av aksjene i selskapet.

SAS er det største flyselskapet i Skandinavia og har hovedkontor utenfor Stockholm. Selskapet driver nasjonal og internasjonal flyvirksomhet med utgangspunkt i forretningsområdet SAS Scandinavian Airlines med datterselskapene SAS Norge, SAS Sverige, SAS Danmark og SAS International. Ut over dette, har selskapet de siste årene også eid andre flyselskap som Widerøe, Spanair, Air Baltic, Blue 1 og Estonian Air. Disse har fløyet under egne varemerker. Konsernet eier og driver en betydelig bakketjeneste, det vil si tjenester som utføres på flyplasser for flyselskapene. I Norge har Widerøe og SAS Norge samarbeidet om et landsdekkende rutenettverk. Dette har vært en viktig del av det norske luftfartstilbudet.

SAS har som mange andre flyselskap vært gjennom turbulente år. Etter en viss bedring og økonomisk overskudd i 2006 og 2007 forsterket proble-

mene seg gjennom 2008. Stigende brenselpriser i deler av året og et sterkt fall i flytrafikken på grunn av økonomiske nedgangstider har bidratt til dette. Datterselskapet Spanair har vært spesielt hardt rammet. SAS fikk i 2008 et underskudd på 6,3 milliarder svenske kroner, hvorav 4,9 milliarder hadde tilknytning til Spanair. Dette har svekket soliditeten i selskapet. Egenkapitalsituasjonen kan ytterligere forverres de nærmeste kvartalene inntil iverksatte rasjonaliseringstiltak og en stigende etterspørsel igjen gir grunnlag for overskudd i selskapet.

Forslaget om kapitalutvidelse er et ledd i en strategiplan som skal gi et mindre og mer fokusert, men lønnsomt SAS. Strategien «Core SAS» innebærer en mer effektiv organisering av selskapet med en ny og slankere konsernstruktur, kostnadsreduksjoner, lønnsreduksjoner og salg av datterselskap. Styret mener at den nye strategiplanen vil sikre en god underliggende drift og et SAS som kan gi avkastning til aksjonærene. Det er på denne bakgrunnen styret har henvendt seg til aksjonærene med et forslag om å utvide egenkapitalen i selskapet.

Det legges i proposisjonen frem forslag om at Nærings- og handelsdepartementet gis fullmakt til å delta proratarisk i en kapitalutvidelse i SAS på visse vilkår. Statens andel av emisjonen er om lag 860 millioner svenske kroner, som tilsvarte om lag 721 millioner norske kroner basert på valutakursen den 1. februar 2009. Svingninger i valutakursen gjør at dette beløpet kan endre seg. Den statlige deltakel-

sen skal skje innenfor en ramme som gjør at statens eierandel på 14,3 prosent forblir uendret.

2 Generelt om SAS AB

SAS ble dannet i 1946 med utgangspunkt i en avtale mellom de tre nasjonale flyselskapene i Skandinavia om å drive virksomheten i form av et konsortium. Dette la grunnlaget for det skandinaviske luftfartspolitiske samarbeidet og gav det felles eide selskapet SAS muligheten til å utnytte de trafikkrettigheter som de tre land sammen hadde forhandlet frem med tredjeland. Konsortiet besto den gang av de tre moderselskapene SAS Norge ASA, SAS Danmark A/S og SAS Sverige AB. SAS-konsortiet var eid av de tre selskapene. Aksjene i hvert av disse selskapene var notert på børsen i de respektive hjemland.

I april 2001 ble det besluttet å omstrukturere eierskapet i SAS til ett eierselskap og dermed én aksjeklasse. Dette ble beskrevet i St.prp. nr. 72 (2000-2001) Forslag til vedtak om endring av aksjestrukturen i SAS og Innst. S. nr. 287 (2000-2001). Bakgrunnen for omstruktureringen var en vurdering av at SAS måtte gis like gode rammebetingelser som andre flyselskaper for å kunne delta aktivt i endringene av luftfartsbransjen og for å kunne konkurrere internasjonalt. En omstrukturering til ett eierselskap og én aksjeklasse ville etter Samferdselsdepartementets vurdering bidra til dette, bl.a. fordi det medførte at SAS fikk lavere kapitalkostnader og bedre muligheter til å delta i strukturelle løsninger på lik linje med andre selskaper.

SAS-konsernet er i dag Nordens største flyselskap og har som hovedformål å tilby flytransport og

relaterte tjenester med utgangspunkt i hjemmemarkedet i Nord-Europa. Selskapet har en sterk posisjon i Skandinavia med en markedsandel på mellom 40 og 60 prosent i de enkelte land. Konsernet har hovedkontor i Frösundavik utenfor Stockholm og selskapet er børsnotert i Oslo, Stockholm og København gjennom holdingselskapet SAS AB. SAS har tre forretningsområder, SAS Scandinavian Airlines, SAS Individually Branded Airlines og SAS Aviation Services.

Legale rammer – konsortieavtalen

Den første konsortieavtalen ble undertegnet i 1946. Etter de siste endringene gjelder avtalen frem til 2020, jf. St.meld. nr. 26 (1996-97) Om skandinavisk luftfartspolitikk og forlengelse av SAS-samarbeidet og Innst. S. nr. 175 (1996-97). Konsortieavtalen danner grunnlaget for det skandinaviske luftfartspolitiske samarbeidet og regulerte bl.a. forutsetningene for virksomheten, virksomhetens omfang samt hvordan virksomheten skulle drives. Enkelte av disse bestemmelsene fikk redusert betydning etter at man slo virksomheten sammen i et overordnet selskap i 2001.

Konsortieavtalen regulerte opprinnelig bl.a. SAS' fordeling av flyregistreringen mellom de tre SAS moderselskapene. Denne bestemmelsen var viktig, fordi den sikret alle tre land tilgang til luftfartøy i en beredskapssituasjon. De beredskapsmessige spørsmål ble etter omstruktureringen i 2001 sikret for Norges del ved at staten inngikk avtaler på kommersielt grunnlag med flyselskapene.



Figur 2.1 – konsernstruktur i dag (før omorganisering)

Kilde: SAS

3 Økonomisk og finansiell utvikling

I takt med veksten i flytrafikken og deregulering av luftfarten har det vokst fram nye og spesialiserte selskaper som utfordrer de gamle nasjonale flyselskapene, også kalt flaggselskapene¹. De utfordrer både på pris og på reisemål.

Konkurransesituasjonen innenfor luftfarten er krevende, og kostnadsnivået i SAS har vært for høyt. Dette førte til betydelige underskudd i årene 2002-2005. I 2006 og 2007 oppnådde konsernet overskudd, men ikke tilstrekkelig til å kunne dekke tidligere underskudd og samtidig bygge opp reserver til å støtte opp om framtidige investeringsbehov.

Som en konsekvens av det krevende markedet har SAS redusert kostnadene på årsbasis med 20 milliarder svenske kroner siden 2001. Dette har skjedd gjennom effektivisering og ved å gå ut av mindre sentrale forretningsområder som har blitt solgt. Kostnadsreduksjonene har likevel ikke bedret selskapets resultater. Konkurransen som følge av deregulering av markedet og inntreden av lavkostselskapene har krevd at SAS har måttet senke prisene på flyreiser. Inntektsnedgangen har vært større enn kostnadsreduksjonene.

SAS hadde i 2008 et samlet underskudd på 6,3 milliarder svenske kroner som er det svakeste noensinne. Av dette skyldes 4,9 milliarder kroner underskudd og avskrivninger i Spanair. Det er nylig inngått avtale om å selge 80,1 prosent av aksjene i dette selskapet. Spanair er derfor rapportert som avhendet selskap i konsernregnskapet for 2008. Det innebærer at Spanairs virksomhet ikke er med i inntekts- og kostnadstall eller balansetall for SAS. Resultateffekten kommer midlertidig til uttrykk i resultat før og etter skatt. SAS har delvis kompensert underskudd i driften i løpet av perioden 2001 til 2008 med salgsgevinster fra avhendelser. Totalt avhendet selskapet eiendeler i perioden 2001 til 2008 for 39,7 milliarder svenske kroner.

SAS har en høy andel gjeld og forpliktelser i forhold til egenkapitalen. Den vanskelige markedssituasjonen gjør at det trolig vil ta tid før effekten av kostnadstiltak og stigende etterspørsel igjen kan gi SAS positive resultater. I dagens stramme finansmarked kan det være vanskelig å få finansiert virksomheten i kredittmarkedene til akseptable vilkår. Det kreves blant annet en viss andel egenkapital for å få lån. Fra 2007 til 2008 har selskapets egenkapital

¹ Et flaggselskap er en betegnelse som brukes på de gamle nasjonale flyselskapene. Dette henger sammen med at de stort sett var eid av stater og at flyene var prydet med flagget til det landet de tilhørte/var registrert.

Tabell 3.1 Resultatregnskap for SAS, konserntall (mill. svenske kroner)

Resultatregnskap ¹	2008	2007	2006
Driftsinntekter	53 195	50 598	48 952
Driftskostnader ²	49 944	45 579	44 059
Driftsresultat ³	-765	1 293	940
Resultat etter skatt ..	-6 321	636	4 770 ⁴

¹ Alle tall er i svenske kroner. SAS rapporterer sine konserntall etter IFRS og i svensk valuta. Alle tall er uten Spanair med unntak av resultat etter skatt. Selskapet regnskapsføres som avhendet selskap og vises derfor kun på resultatet.

² Driftskostnader regnes eksklusiv leasing-kostnader for flyparken.

³ Resultat før finanskostnader og skatter (EBIT).

⁴ Det gode resultatet i 2006 skyldes salget av hotellkjeden Reizidor. Med fradrag for engangsposter hadde selskapet et negativt resultat.

Kilde: SAS

falt fra 17,1 milliarder svenske kroner til 8,7 milliarder kroner. I samme periode har gjeld og andre forpliktelser økt med over 3 milliarder kroner fra 31,6 milliarder i 2007 til 34,7 milliarder i 2008.

Tabell 3.2 Balanse for SAS, konserntall (mill. svenske kroner)

Balanse	2008	2007	2006
Anleggsmidler	26 840	26 663	31 189
Omløpsmidler	16 524	22 107	19 975
Sum eiendeler	43 364	48 770	51 164
Egenkapital	8 682	17 149	16 388
Gjeld og forpliktelser	34 682	31 621	34 776
Sum gjeld og EK	43 407	48 770	51 164

Kilde: SAS

Bilde av selskapets svekkede egenkapitalsituasjon kan også leses ut fra at selskapets soliditet har falt med over 10 prosentpoeng på de siste tre årene. SAS har ikke utbetalt utbytte siden det ble opprettet med ny eierstruktur i 2001.

Tabell 3.3 Nøkkeltall for SAS, konserntall

Nøkkeltall	2008	2007	2006
EBIT ¹	-765	1 489	990
EBT margin	-1,42 %	2,6 %	-0,7
Soliditet	20 %	35 %	32 %
Utbytte	0	0	0
Antall ansatte	20 496	20 784	20 784
Andel ansatt i Norge	33 %	33 %	35 %

¹ Driftsresultat før rentekostnader og skatt

Kilde: SAS

3.1 Forretningsområder

SAS organiserer sin virksomhet i følgende tre forretningsområder; SAS Scandinavian Airlines, SAS Individually Branded Airlines, og SAS Aviation Services.

SAS Scandinavian Airlines

Forretningsområdet SAS Scandinavian Airlines består i dag av flyselskapene Scandinavian Airlines Norge (SAS Norge), Scandinavian Airlines Sverige (SAS Sverige) Scandinavian Airlines Danmark (SAS Danmark) og Scandinavian Airlines International. Flyselskapene har ansvar for flygningene innen Skandinavia samt selskapets interkontinentale flygninger. Alle selskapene er heleide datterselskaper av SAS.

SAS Norge er Norges største flyselskap og har sin base på Oslo lufthavn Gardermoen. Selskapet er ansvarlig for innenriksflygninger i Norge, samt trafikk mellom Norge til andre europeiske land. Selskapet hadde i 2008 355 avganger i døgnet. Årlig frakter SAS Norge om lag 9,7 millioner passasjerer². Selskapet har i dag om lag 2 422 årsverk³.

SAS Sverige hadde i 2008 190 avganger i døgnet og selskapet er ansvarlig for innenriksflygningene i Sverige samt trafikk mellom Sverige til andre europeiske land. Selskapet har sin base på Stockholm Arlanda flygplatt. Årlig frakter SAS Sverige omlag 6 millioner passasjerer. Selskapet har i dag om lag 1 665 årsverk.

SAS Danmark er ansvarlig for trafikk i Danmark. I tillegg er selskapet ansvarlig for å utvikle København til et sentralt nav for trafikk mellom Nord Europa og resten av verden. SAS Danmark har i dag om lag 2162 årsverk og opererer i 2008 270 avganger daglig. I 2008 hadde selskapet 8 millioner passasjerer.

Scandinavian Airlines International ble grunnlagt i 2004 og har ansvar for all interkontinental trafikk. Selskapet hadde 753 årsverk og 1,3 millioner passasjerer i 2008.

SAS Scandinavian Airlines står for hoveddelen av det økonomiske resultatet i SAS. Det er også det forretningsområde som har hatt de beste økonomiske resultatene.

SAS Individually Branded Airlines

Forretningsområdet består av flyselskapene Spanair, Widerøe og Blue1. I tillegg inngår også tilknyt-

² Samtlige passasjertall er eksklusive charterreiser.

³ SAS angir antall årsverk. Et årsverk er det samme som en fulltidsansatt. Deltidsansatte blir regnet inn med stillingsbrøken. Antall årsverk og antall ansatte vil derfor ikke være likt. Samtlige årsverk er gjennomsnitt for året eksklusiv langtidssyke.

Tabell 3.4 Nøkkeltall for SAS Scandinavian Airlines (mill. svenske kroner)

	2008	2007	2006
Driftsinntekter	42 223	40 155	38 631
Inntektsvekst	5,2 %	4,8 %	n.a.
EBITDAR ¹	2 919	5 104	5 076

¹ EBITDAR er driftsresultat før skatt, rentekostnader avskrivning og leasing av fly. Tallet gir en indikasjon på selskapets underliggende inntjening uten hensyn til kostnader ved selskapets finansiering og gir således en indikasjon på evne til å betjene gjeld.

Kilde: SAS

tede selskap som Estonian Air, Air Greenland, British Midland og Skyways. AirBaltic, som også var en del av dette forretningsområdet ble solgt i desember 2008. Den 30. januar 2009 ble det underskrevet avtale om salg av Spanair til katalanske investorer. Tallene i forretningsområdet er uten Spanair som nå er regnskapsført som avhendet selskap. Tapene på 4,9 milliarder kroner er kostnadsført direkte i konsernregnskapet, og omsetningen er tatt ut av tallene.

Widerøe er i norsk perspektiv det viktigste av disse selskapene og driver regional trafikk i Norge samt noen få utenlandsruter.

Tabell 3.5 Nøkkeltall for SAS Individually branded airlines (mill. svenske kroner)

	2008	2007	2006
Driftsinntekter	5 226	5 093	n.a.
Inntektsvekst	2,6 %	n.a.	n.a.
EBITDAR	403	692	n.a.

Kilde: SAS

SAS Aviation Services

I forretningsområdet Aviation Services inngår SAS Ground Services, SAS Technical Services, og SAS Cargo, som alle er selskaper som selger tjenester til flyselskapene.

SAS Ground Services er Nordens ledende leverandør av bakketjenester, det vil si tjenester som utføres på flyplasser for flyselskapene. SAS Ground Services håndterer (2007 tall) om lag 78 millioner passasjerer på årsbasis. Selskapet var representert på 66 flyplasser med eget personell, også noen utenfor Norden.

SAS Technical Services er konsernets hovedleverandør for teknisk vedlikehold på selskapets flypark. Selskapet har operasjoner på 13 flyplasser.

SAS Cargo tilbyr transportløsninger og fraktkapasitet både på passasjerfly og dedikerte transportfly.

Tabell 3.6 Nøkkeltall SAS Aviation Services (mill. svenske kroner)

	2008	2007	2006
Driftsinntekter	15 032	14 192	14 308
Inntektsvekst	5,9 %	(0,8 %)	n.a.
EBITDAR	(121)	(324)	(110)

Kilde: SAS

4 Den aktuelle situasjonen

SAS har siden 2001 hatt svake økonomiske resultater. Konkurransen både i skandinavisk og i internasjonal luftfart har vært sterkt økende. På linje med andre flaggselskap (se definisjon i note 1) har kostnadsnivået i SAS vært høyt sammenlignet med nye lavkostkonkurrenter som for eksempel Ryanair, men også i forhold til Norwegian. Den negative utviklingen i lønnsomhet og konkurransevne i de senere årene var bakgrunnen for at SAS i juni 2007 lanserte strategien Strategy 2011.

Formålet med denne strategien var å etablere SAS som et konkurransedyktig og selvstendig flyselskap med utgangspunkt i Skandinavia. Hovedelementene i strategien var å fokusere på flyvirkosomheten, satsning på Nord-Europa, nye og mer kundevennlige konsepter, samt kostnadsreduksjoner. En rekke interne og eksterne faktorer har imidlertid forsinket gjennomføringen av strategiplanen og redusert den økonomiske effekten av tiltakene. 2008 ble et meget utfordrende år med rekordhøy oljepris i første halvdel etterfulgt av den globale finanskrisen i andre halvdel. SAS iverksatte våren 2008 en ekstra tiltakspakke, Profitt 08, som innebar en ytterligere reduksjon av flykapasitet og kostnader for å møte utfordringene.

Uroen i de internasjonale finansmarkedene har medført en betydelig reduksjon i antall flypassasjerer og antall fullprisbetalende. Dette har rammet hele selskapet, men sterkest Spanair, siden Spania er et av de landene hvor nedgangskonjunkturen først gjorde seg gjeldende.

Spanair er det største datterselskapet i SAS-konsernet. Selskapet har over lengre tid gått med store underskudd og har ikke vært i stand til å drive uten tilførsel av kapital fra SAS. For å løse denne situasjonen har SAS nå solgt 80,1 prosent av aksjene i selskapet til en gruppe investorer fra Katalonia ledet av Consorci de Turisme de Barcelona og Catalana d'Inciatives for 1 Euro. SAS skal fortsatt være en industriell partner og bidra til å gjennomføre selskapets forretningsplan i tiden fremover. Salget av Spanair medfører at SAS kostnadsfører 4 895 millioner svenske kroner i tap for 2008. Av dette utgjør 1 686 svenske millioner kroner nedskrevet good-

will, mens det resterende beløpet skyldes negativt driftsresultat i 2008, tap av fremførbare skattefordeler og restruktureringskostnader. I tillegg har SAS satt av 200 millioner Euro for fremtidige forpliktelser overfor Spanair. Vel 150 millioner Euro er egenkapital, lån og andre forpliktelser som allerede eksisterer. SAS har i tillegg forpliktet seg til å bidra med inntil 50 millioner Euro i ny kapital dersom Spanair har behov for det. SAS' mulige fremtidige tap på engasjementet i Spanair er dermed begrenset til beløpet på 200 millioner Euro.

Den økonomiske nedgangskonjunkturen kombinert med selskapets høye kostnadsnivå, høy gjeld og en minkende egenkapital har ført til at SAS står overfor en meget utfordrende situasjon. Styret i SAS har på denne bakgrunn arbeidet med å etablere en ny strategisk plan for selskapet der målsetningen er å sikre SAS som et levedyktig selvstendig skandinavisk flyselskap. Styrets forslag til ny plan innebærer at det må tilføres omtrent seks milliarder svenske kroner i ny egenkapital.

5 Styrets forslag

«Core SAS», som ble lagt fram 3. februar 2009, innebærer en fokusering på det skandinaviske luftfartsmarkedet som et attraktivt marked med en høy andel forretningsreisende. SAS har en markedsandel på 40-60 prosent i Skandinavia. I Norge er markedsandelen på 60 prosent. SAS har et godt sammensatt rutenett og en sterk plattform for virksomhet med lønnsom drift ut fra Skandinavia. Den nye strategiske planen består av fem hovedelementer; fokusert satsning på å betjene behov i hjemmemarkedet, satsning på forretningsreisende, reduksjon av konsernets kostnadsbase, en mer strømlinjeformet organisasjon og styrking av selskapets kapitalstruktur.

Tilførsel av ny egenkapital er en sentral faktor for gjennomføring av planen. Det vil styrke selskapets soliditet og gjøre det enklere å finansiere virksomheten gjennom nedgangskonjunkturen og fram til alle inntekts- og kostnadstiltak gir full effekt på inntjeningen. Det er fastsatt en ekstraordinær generalforsamling i SAS 13. mars 2009 hvor det skal tas stilling til forslaget om en emisjon på om lag 6 milliarder svenske kroner.

Satsning på hjemmemarkedet

For å opprettholde sin sterke markedsposisjon i det nordiske markedet, har SAS besluttet å selge virksomheter som ikke støtter opp under kjernevirksomheten. Dette er grunnen til at selskap som Spa-

nair og Air Baltic allerede er solgt. I tillegg skal aksjepostene i selskap som Air Greenland, Estonian Air, Skyways, Cubic, Trust og BMI selges. Fraktselskap som Spirit og enkelte deler av bakketjenesteselskapene vil bli solgt eller satt ut på anbud. Salgene vil i hovedsak bli søkt gjennomført i 2009. Widerøe og Blue1 (et SAS-eid lavkostselskap med basis i Finland) betraktes som en del av kjernevirksomheten i Skandinavia og vil bli beholdt. SGS Skandinavia, konsernets bakketjenester ved de største flyplassene i Skandinavia, inngår fortsatt i kjernevirksomheten. Enkelte enheter i SGS og de tekniske tjenester STS samt visse sentrale funksjoner kan imidlertid bli satt ut på anbud som en del av omorganiseringen. Dette vil hovedsaklig ramme SAS' internasjonale virksomhet.

Satsning på forretningsreisende

Rutenettverk

SAS har analysert sine ruter og konkludert med at langsiktig lønnsomhet sikres best ved å satse på et nettverk med ruter som er tilpasset forretningsreisende. Det innebærer at SAS gir opp satsningen på det rene fritidsmarkedet. Dette er ruter som i stor grad ivaretas av lavkostaktører, og hvor SAS ikke har klare konkurransefortrinn. I det skandinaviske og europeiske rutenettet vil SAS på sikt redusere virksomheten med 18 fly og antall ruter fra 187 til 114. Ved å redusere tilbudet på rene turistdestinasjoner og et antall ulønnsomme ruter, antas selskapets lønnsomhet å bedres betydelig. 58 av de 74 rutene som skal legges ned er til typiske feriedestinasjoner. Den nye strategien vil ikke få merkbare konsekvenser for virksomheten SAS driver på det norske innenriksmarkedet. Enkelte ruter til Europa med stort innslag av turisttrafikk og lav lønnsomhet vil bli lagt ned, men omfanget er ikke avklart ennå.

På den interkontinentale virksomheten reduseres antall ruter fra 13 til 10 og flåten reduseres med 2 fly fra 11 til 9. Den interkontinentale virksomheten har vært lite lønnsom for SAS isolert sett, men styret mener at med de tiltak som nå er gjennomført, bl.a. gjennom nye avtaler med de ansatte, vil de gjenværende rutene kunne oppnå lønnsomhet i årene framover.

Selv om SAS reduserer selskapets rutetilbud betydelig, regner styret med at 92 prosent av omsetningen opprettholdes. Det skyldes at antall fullprisbetalende reisende i liten grad vil gå ned som følge av endringene. Derimot reduseres kostnadene betydelig mer ved at ulønnsomme ruter legges ned. Den samlede effekten av denne omleggingen forventes således å bidra merkbart til den samlede lønnsomheten i SAS.

Kommersiell modell

Hovedformålet med den kommersielle modellen er å legge til rette for forretningsreisende og storkunder. Rutenettet skal tilpasses deres reisemønster. I tillegg skal varemerket styrkes, og det settes økt fokus på punktlighet, regularitet, enkle innsjekkingsprosedyrer etc. Endringer i kundeprogrammet, økt servicenivå og bedre tilpasning til bedriftskunders behov skal bidra til å styrke den kommersielle modellen. Satsing på forretningsreisende skal ikke gå ut over rutenettet internt i de skandinaviske landene.

Redusere selskapets kostnadsbase

Målsettingen er å redusere de årlige kostnadene med 4 milliarder svenske kroner. Det er identifisert og vedtatt tiltak som vil gi en årlig effekt på om lag 3 milliarder svenske kroner. Dette er fordelt på lønns- og produktivitetstilpasninger og andre kostnadsreduksjoner. Det er forhandlet fram avtaler om kostnadsreduksjoner ved at de ansatte har forpliktet seg til å avstå fra avtalte lønnsjusteringer, endringer i andre kompensasjonsordninger og økt produktivitet. Det er også vedtatt at lønnen til SAS' ledelse reduseres med 6 prosent. Dette vil gi en årlig reduksjon på 1,3 milliarder svenske kroner. De resterende 1,7 milliarder svenske kroner er knyttet til bl.a. omorganisering, innkjøp, sette tjenester ut på anbud og justering av flyflåte og rutenett. Disse vil bli gjennomført i løpet av 2009 og 2010. Den siste milliarden vil selskapet søke å få til gjennom ytterligere endringer i avtaler med de ansatte i SAS.

Strømlijeformet organisasjon

I dagens SAS er virksomheten i stor grad desentralisert med nasjonale flyselskap som hver for seg har egen administrasjon. Dette har i enkelte sammenhenger ført til lengre beslutningsvei og økte kostnader. Nå tilsier den alvorlige situasjonen at man effektiviserer bort unødvendige administrative ledd i organisasjonen. Styrets forslag innebærer i praksis at all forretningsmessig virksomhet inkludert all ruteplanlegging og prisbeslutninger sentraliseres på konsernnivå. Det innebærer at administrasjonen av SAS sentraliseres og legges til hovedkontoret i Sverige. På nasjonalt nivå opprettholdes nasjonale produksjonseenheter. Disse etableres i Oslo, København og Stockholm og skal ha ansvar for den flyoperative driften og bakketjenestene. Disse enhetene styres på kostnader.

Antall årsverk i SAS reduseres fra ca. 23 000 til 14 000. Omtrent 5 500 av reduksjonen kommer

som følge av salg av virksomheter, mens vel 3 500 blir overflødige som følge av utsetting av driftsoppgaver, nedlegging av produksjon og effektivisering av organisasjonen. Det er i dag ikke klart hvor store konsekvenser den nye strategien har for ansatte i Norge. SAS vil nå begynne arbeidet med å konkretisere bemanningsreduksjonene i samarbeid med de ansattes organisasjoner.

Styrking av selskapets kapitalstruktur

Selskapets balanse har over tid svekket seg betraktelig, og selv om det iverksettes betydelige kostnadskutt vil det i liten grad bedre balansen på kort sikt. Styret har foreslått at selskapet henter inn om lag 6 milliarder svenske kroner i ny egenkapital gjennom en fortrinnsrettsemisjon. Tilføring av frisk kapital vil styrke selskapets egenkapitalsituasjon. Samtidig har selskapet forlenget løpetiden på tre trekkfasiliteter fra 2009/2010 til 2012/2013. Forlengelsen er gitt under forutsetning av at selskapet tilføres ny egenkapital. Dette vil også styrke selskapets likviditet i perioden strategiplanen løper.

Det er en forutsetning for at emisjonen skal lykkes at alle de store aksjonærene deltar. Det er også behov for å få den på plass raskt. Styret har derfor varslet at forslaget om en egenkapitalutvidelse vil bli behandlet på en ekstraordinær generalforsamling i selskapet 13. mars 2009.

6 Eksterne vurderinger

6.1 Vurdering fra departementets rådgivere

Nærings- og handelsdepartementet har engasjert det internasjonale rådgivningsselskapet Greenhill & Co. International LLP som finansiell rådgiver for å vurdere styrets forslag ut fra et kommersielt ståsted. Rådgiverne peker i sin vurdering på at SAS befinner seg i en vanskelig økonomisk situasjon, og selskapet trenger tilførsel av kapital for å unngå å komme i en finansiell stresset situasjon.

Rådgiveren har konkludert med at SAS' anslag om et kapitalbehov på om lag 6 milliarder svenske kroner for å kunne gjennomføre sin strategiske plan er et fornuftig nivå. Frisk kapital vil gå til nedbetaling av gjeld og for å sikre gjennomføring av planen. Greenhill mener videre at statens investering vil kunne gi markedsmessig avkastning dersom selskapet lykkes i å gjennomføre det skisserte opplegget. De understreker at det er en risiko knyttet til gjennomføringen av planen, og det er usikkerhet knyttet til når markedet for flyreiser tar seg opp. Det er betydelig usikkerhet om når den negative situasjonen i verdensøkonomien vil snu. Dette

gjør det utfordrende å lage gode prognoser for utviklingen i etterspørselen etter flyreiser i 2009, 2010 og senere.

Nærings- og handelsdepartementet har i tillegg til den finansielle rådgivningen også hatt juridisk bistand fra Wiersholm advokatfirma AS i sitt arbeid med vurdering av situasjonen i SAS og forslaget fra styret.

6.2 Redegjørelse for de andre hovedaksjonærenes vurdering

Både den svenske og den danske stat har behandlet styrets opplegg parallelt med den norske stat, men har benyttet egne rådgivere. De har trukket samme konklusjoner som den norske regjering slik at regjeringene i alle de tre landene har besluttet å fremme forslag om å delta i emisjonen ut fra sin proratariske eierandel. Den største private aksjonæren, Knut og Alice Wallenbergs stiftelse, har også offentliggjort at de vil støtte transaksjonen i forbindelse med at selskapet la frem styrets forslag.

6.3 Andre vurderinger

Nærings- og handelsdepartementet har vurdert forholdet til statstøttereglene. I denne saken vil den planlagte emisjonen være en fortrinnsrettsemisjon som retter seg mot samtlige aksjonærer, også de private aksjeeierne. Konklusjonen er at en investering skjer på markedsvilkår når staten investerer sammen med private aksjonærer på like vilkår.

7 Luftfartspolitiske forhold

Strategiplanen er basert på at SAS fortsetter som et selvstendig skandinavisk flyselskap. Dersom planen godkjennes og iverksettes vil det, slik Nærings- og handelsdepartementet ser det, ha liten eller ingen effekt på trafikken i Norge.

Strategiplanen og kapitalutvidelsen opprettholder det skandinaviske eierskapet i SAS AB og har dermed ikke konsekvenser for de bilaterale luftfartsavtalene Norge har med land utenfor EU/EØS-området.

8 Departementenes samlede vurdering og tilråding

I Eierskapsmeldingen, jf. St.meld. nr. 13 (2006-2007) Et aktivt og langsiktig eierskap, er SAS kategorisert som et selskap der staten har rene forret-

ningsmessige mål. En beslutning om å investere i SAS vil derfor måtte skje på markedsvilkår.

Selskapet har en helt sentral rolle i norsk samferdsel og leverer gjennom samspillet mellom SAS Norge og Widerøe et landsdekkende rutetilbud innenriks i Norge og mellom Norge og utlandet. Den nye strategien vil i følge selskapet selv ikke få merkbare konsekvenser for rutetilbudet SAS driver på det norske innenriksmarkedet. Disse samferdselspolitiske konsekvensene har vært med i departementets vurderinger, men det har vært en forutsetning at en investering vil kunne gi tilfredsstillende markedsmessig avkastning.

8.1 Styrets forslag

Departementet mener at planen representerer en realistisk og nødvendig plan for å ivareta målsetningen om et sterkt og selvstendig SAS. Den nye planen er basert på fem hovedpilarer.

Nordisk hjemmemarked

SAS har over tid satset på flyvirksomhet i andre deler av Europa uten større hell. Spanair har det siste året ført til store tap i et marked langt fra konsernets hjemmemarked. Andre investeringer og strategiske samarbeid har over tid påført konsernet flere milliarder kroner i tap. Virksomheten drevet i Skandinavia har gjennom hele perioden vært ganske solid, men har også hatt kostnadsutfordringer. Departementet mener at styrets beslutning om å satse på det nordiske hjemmemarkedet, der de har klare strategiske fortrinn, er riktig i lys av den krevende konkurransen i lufttrafikkmarkedet.

Satsning på forretningsreisende

SAS har en sterk markedsposisjon i et skandinavisk marked som er preget av et høyt antall forretningsreisende. Å etablere et produkt tilrettelagt for denne gruppen reisende synes for departementet fornuftig. Dette må sees i sammenheng med at SAS ikke har lyktes med å konkurrere med lavkostaktørene på typiske fritidsdestinasjoner. Satsingen på destinasjoner som i hovedsak benyttes av forretningsreisende, vil ikke påvirke rutetilbudet på innenriksnettverket i Norge i særlig grad.

Redusere selskapets kostnader

SAS har over tid hatt et for høyt kostnadsnivå. Det er en forutsetning for konsernets videre eksistens at dets kostnader kommer ned på et nivå som gjør det konkurransedyktig med andre sammenlignba-

re aktører. Departementet registrerer at SAS skal redusere de årlige kostnadene med 4 milliarder svenske kroner ut over tidligere vedtatte kostnadsprogram. 75 prosent av disse kostnadene er allerede identifisert, og nødvendige tiltak er vedtatt. Det resterende forventes å komme gjennom videre forhandlinger om kollektivavtalene. Departementet mener det er helt nødvendig at SAS reduserer sine kostnader for at selskapet skal være levedyktig på sikt.

Strømlineformet organisasjon

Styret i SAS foreslår en ny og enklere organisasjon som blant annet innebærer at SAS Norge opphører som eget selskap. SAS vil opprettholde produksjonsfunksjoner i de enkelte land, men under en ny struktur. Konsernet vil nedbemanne med 3 500 ansatte, mens 5 500 er ansatt i selskap som er solgt eller skal selges. Etter departementets vurdering er det helt nødvendig at SAS effektiviserer sin virksomhet, selv om det berører arbeidsplasser i Norge. En desentralisert organisasjon gir parallelle funksjoner i alle land uten at det gir betydelige inn-tjeningsmessige effekter. Departementet er ikke kjent med alle konsekvenser den nye organisasjonsmodellen får for arbeidsplasser i Norge. Den konkrete gjennomføringen av omorganiseringen vil skje i samspill mellom selskapet og organisasjonene i henhold til avtaleverket.

Styrking av selskapets kapitalstruktur

Styret har konkludert med at selskapet trenger om lag 6 milliarder svenske kroner for å gjennomføre planen. Departementet mener en egenkapitalutvidelse på om lag 6 milliarder svenske kroner er et fornuftig nivå for å kunne gjennomføre strategiplanen. Staten eier 14,3 prosent av aksjene i SAS. Ved en emisjon på 6 milliarder svenske kroner vil det tilsvare at statens andel blir om lag 860 millioner svenske kroner. I lys av at valutakurser svinger har departementet tatt høyde for at staten må ut med mellom 720 millioner og 800 millioner norske kroner.

8.2 Andre forhold

Svenske, danske og norske myndigheter har tradisjonelt lagt vekt på å opptre samordnet i forbindelse med viktige eierbeslutninger i selskapet. Regjeringen la til grunn i St.meld. nr. 13 (2006-2007) Et aktivt og langsiktig eierskap, at den norske stat også i fremtiden bør opptre koordinert med den danske og svenske stat i viktige eierbeslutninger i selska-

pet. I vurderingen av styrets forslag har det vært nær kontakt mellom de tre statene. Alle regjeringene har offentlig uttalt at de vil støtte styrets forslag til forretningsplan under forutsetninger av at de kun deltar med sin proratariske andel og at emisjonen skjer på markedsmessige vilkår.

8.3 Samlet vurdering

Styrets forslag til ny strategiplan er vurdert av Nærings- og handelsdepartementets finansielle rådgiver. Deres konklusjon er at SAS må tilføres kapital. De mener at en investering i SAS som tilsvarer statens proratariske andel, vil kunne gi en markedsmessig avkastning dersom selskapet lykkes i å gjennomføre de tiltakene som ligger til grunn for strategiplanen. De understreker imidlertid at det er risiko knyttet til effektene av tiltakene i strategiplanen med den usikre situasjonen i markedet nå. Dette gjelder både når effektene kommer og med hvilken styrke. Departementets rådgiver har imidlertid ikke vesentlige innvendinger mot de forutsetninger som SAS har lagt til grunn.

Ut fra en samlet vurdering er departementet kommet til at staten bør delta for sin proratariske andel i emisjonen. Det innebærer at staten etter emisjonen fortsatt eier 14,3 prosent av aksjene i SAS.

Vi HARALD, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om SAS AB – statens deltagelse i kapitalforhøyelse i samsvar med et vedlagt forslag.

9 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statlig deltakelse i kapitalforhøyelsen i SAS foreslås bevilget på kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap, post 96 Aksjer, og finansiert ved trekk på statens konto i Norges Bank. Dette vil isolert sett medføre økte netto renteutgifter for staten. Fremtidige utbytter fra selskapet vil bli inntektsført i de årlige budsjettproposisjonene på vanlig måte.

Nærings- og handelsdepartementet forventer en markedsmessig avkastning på investeringen i SAS.

Staten eier 14,3 prosent av aksjene i SAS. En emisjon på 6 milliarder svenske kroner vil da innebære at staten må dekke om lag 860 millioner svenske kroner. Avhengig av valutakurs utgjør det anslagsvis 720–800 millioner norske kroner.

Selskapet legger til grunn i strategiplanen at det ikke vil bli utbetalt utbytte før i 2012, det vil si for regnskapsåret 2011.

Det er således ikke budsjettert med utbytte fra SAS for regnskapsåret 2008.

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om SAS AB – statens deltakelse i kapitalforhøyelse.

Forslag

til vedtak om SAS AB – statens deltagelse i kapitalforhøyelse

I

Nærings- og handelsdepartementet gis fullmakt til å delta proratarisk i en kapitalforhøyelse i SAS AB og opprettholde statens nåværende eierandel på i hovedsak de vilkår som er redegjort for i proposisjonen.

II

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet kan overskride bevilgningen over kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap, post 96 Aksjer, som følge av endringer i valutakurs og mindre endringer i endelig fastsatt emisjonsbeløp.

III

I statsbudsjettet for 2009 gjøres følgende endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
950		Nærings- og handelsdepartementet:	
	96	Aksjer	720 000 000

=====



Trykk: AS O. Fredr. Amesen, Januar 2009