



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 72

(2000-2001)

Endring av aksjestrukturen i SAS

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 20. april 2001, godkjent i statsråd samme dag.

1 Innledning og sammendrag

1.1 Innledning

SAS Konsortiet eies i dag av de tre morselskapene SAS Norge ASA, SAS Danmark A/S og SAS Sverige AB. Aksjene i hvert av disse selskapene er notert på børsen i respektive hjemland. Det har vært drøftet og utredet om denne eierstrukturen i SAS kan erstattes med ett felles eierselskap og dermed én aksjeklasse i selskapet. Forslag om dette fremmes i denne proposisjonen og i samtidige fremlegg fra den danske og den svenske regjeringen.

1.2 Sammendrag

For å kunne delta aktivt i endringene av flybransjen og for å kunne konkurrere internasjonalt, mener Samferdselsdepartementet at SAS må gis like gode rammebetingelser som andre flyselskaper. En omstrukturering til ett eierselskap og én aksjeklasse vil etter Samferdselsdepartementets vurdering bidra til dette, bl.a. fordi dette må ventes å gi SAS lavere kapitalkostnader og bedre muligheter til å delta i strukturforretninger på lik linje med andre selskaper.

Omstruktureringen tar utgangspunkt i nåværende aksjestruktur med tre nasjonale morselskaper, og innebærer at det etableres et holdingselskap som vil eie 100 pst. av morselskapene. Gjennom transaksjonene får alle eierne i de tre morselskapene tilbud om å bytte sine aksjer i tilsvarende antall aksjer i et nytt børsnotert holdingselskap. Det etableres én aksjeklasse til erstatning for alle eksisterende aksjeklasser. Den norske stat vil etter dette gå fra å eie 50 pst. i SAS Norge ASA til 2/14 eller 14,3 pst. i det nye holdingselskapet.

Omstruktureringen innebærer at eierskapet til den operative virksomheten vil skje gjennom holdingselskapet. Holdingselskapet vil ha som viktigste oppgave å eie og forvalte samtlige aksjer i morselskapene. SAS' virksomhet vil først og fremst bli drevet gjennom konsortiet, som fortsatt vil være eiet av de tre morselskapene.

Holdingselskapets vedtekter fastsetter de sentrale rettslige rammene for virksomheten. Eventuelle fremtidige endringer av vedtektene vil kreve 2/3 flertall i holdingselskapets generalforsamling. Også de sentrale reglene om selskapets ledelse og aksjonærenes innflytelse vil bli vedtektsfestet. Det skandinaviske eierskapet, som vil være av betydning for å sikre trafikkrettigheter utenfor EØS, vil i fremtiden sikres ved at det gjennom vedtektene gis mulighet for å begrense ikke-skandinavisk eierskap i den utstrekning det risikeres at dette overstiger 50 pst.

På denne bakgrunn og redegjørelsene for øvrig i proposisjonen, foreslår Samferdselsdepartementet at SAS omstruktureres og at Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å akseptere tilbud fra holdingselskapet om overtagelse av statens aksjer i SAS Norge ASA i bytte mot tilsvarende antall aksjer i holdingselskapet.

2 Endring av organisasjonsstrukturen

2.1 Bakgrunn og målsetting for endringen

Samferdselsdepartementet i Norge, Trafikministeriet i Danmark og Näringsdepartementet i Sverige har siden 1999 diskutert hvordan SAS' eier- og aksjestruktur kan endres slik at selskapet kan få mulighet til å tilpasse seg de forandringer som det internasjonale luftfartsmarkedet er gjenstand for. Disse forandringene består bl.a. av ytterligere avreguleringer, en stadig hardere konkurranse og en hurtigere konsolidering. Saken har vært diskutert med ledelsen for SAS samt med styret for SAS Konsortiet representert ved så vel statlige som private styremedlemmer og med deltagelse av representanter for fagforeningene. Fra departementenes side er det lagt vekt på at det skal kunne gjennomføres en omstrukturering som tjener både selskapet og de private og statlige eierne.

Omstruktureringen foreslått i denne proposisjonen innebærer ingen endring av de tre statenes samlede eierskap i SAS. Ved eventuelle planer om slike endringer i fremtiden hos en stat, vil de øvrige statlige eierne bli orientert i forkant.

2.2 Bakgrunn for nåværende eierstruktur

SAS ble dannet i 1946 på grunnlag av en avtale mellom de tre nasjonale operende flyselskapene om i fortsettelsen å drive virksomheten i form av et konsortium. Dette la grunnlaget for det skandinaviske luftfartspolitiske samarbeidet og har gitt SAS muligheten til å utnytte de trafikkrettigheter som de tre land til sammen har forhandlet frem med tredjeland. De tre børsnoterte flyselskapene SAS Norge ASA, SAS Danmark A/S og SAS Sverige AB er morselskapene til SAS Konsortiet. Det norske og det danske morselskapet deltar i konsortiet med 2/7 hver, og det svenske morselskapet deltar med de resterende 3/7. Morselskapene er børsnotert i henholdsvis Oslo, København og Stockholm. Halvparten av aksjene i hvert av morselskapene eies av den respektive stat, den andre halvparten av private interesser.

2.3 Dagens situasjon for flybransjen og SAS

Flybransjen er en internasjonal og kapitalkrevende virksomhet som er konkurranseviktig. Konkurransen innen bransjen skjerpes i takt med avreguleringen av luftfarten, og det pågår en omfattende strukturell forandring mot mer slagkraftige og effektive enheter, samt etablering av internasjonale allianser. Drivkraften bak denne konsentrasjonen er et ønske om å knytte sammen trafikk- og distribusjonssystemene til et stadig større verdensomspennende system, for å oppnå industrielle synergieffekter, kapitaloptimalisering og risikospredning. Denne utviklingen forventes å fortsette.

For å kunne delta aktivt i denne endringen av flybransjen og for å kunne konkurrere internasjonalt, mener Samferdselsdepartementet at SAS må gis

like gode rammebetingelser som andre flyselskaper for å kunne lykkes. Viktige kriterier for å kunne være fremgangsrik i dette henseende, er bl.a. å ha:

- mulighet til enkel og effektiv beslutningsstruktur
- tilgang til risikovillig kapital og en fleksibel kapitalstruktur
- mulighet til aktiv deltagelse i strukturforretninger.

2.4 Forslag til endret struktur for SAS

SAS mener at en ny struktur med ett felles eierselskap i stedet for de tre nasjonale eierselskapene bl.a. vil gi følgende operasjonelle fordeler og dermed bidra til å skape gode forutsetninger for vekst og utvikling i det internasjonale markedet:

- Bedre muligheter til å effektivisere virksomheten på grunn av en forenklet beslutningsstruktur ved at styret i hvert av de eksisterende tre selskapene, tre generalforsamlinger, et konsortie-styre og et representantskap erstattes i praksis av ett styre og én generalforsamling.
- Bedre tilgang til risikovillig kapital ved at én aksjeklasse gir en størrelse og et omsetningsvolum som tiltrekker seg flere og større investorer, og lavere kapitalkostnader ved at selskapet ikke behøver ha en så stor «reserve» med egenkapital for å kunne gjennomføre investeringer m.m.
- Større muligheter til å delta aktivt i prosjekter som omfatter oppkjøp av foretak og fusjoner ved å kunne anvende egne aksjer som betalingsmiddel.

Samferdselsdepartementet vil fremheve at omstruktureringen må ventes å gi lavere kapitalkostnader og dermed en mer effektiv virksomhet, noe som igjen bidrar til å styrke konkurranseevnen.

Videre vil departementet fremheve at med utviklingen i luftfartsbransjen, vil SAS' behov for å kunne delta i strukturforretninger på lik linje med andre selskaper kunne ventes å bli større. Det er departementets syn at den norske stat som eier bør bidra til å gi selskapet like vilkår med konkurrentene på dette området, og departementet mener at den foreslåtte omstruktureringen således vil bidra til å fjerne konkurranseulempen SAS nå kan sies å ha i forhold til de andre større konkurrerende europeiske flyselskapene.

3 Konsekvensene av en endret organisasjonsstruktur

3.1 Holdingselskapet

Omstruktureringen av SAS tar utgangspunkt i nåværende aksjestruktur med tre nasjonale selskap, og innebærer at det etableres et holdingselskap som vil eie 100 pst. av de tre morselskapene. Den norske staten sammen med de private aksjonærene får flyttet sitt eierskap til det nye holdingselskapet. Virksomheten vil i det alt vesentlige fortsatt bli drevet innenfor rammen av SAS Konsortiet med de tre nåværende morselskapene som direkte deltakere.

I bytte for aksjene i dagens morselskap, vil eierne få aksjer i holdingselskapet. I den transaksjonsstrukturen SAS har foreslått, tas utgangspunkt i bytteforholdet 1:1, dvs. at det mottas én aksje i holdingselskapet for hver aksje i det respektive nasjonale morselskap. På bakgrunn av dette forslaget gjennomfører SAS' finansielle rådgivere en såkalt «fairness opinion» om dette bytteforholdet, som de tre regjeringene er enige om å legge til grunn for omstruktureringen.

Etter aksjebytting vil den norske stat eie like mange aksjer i det nye holdingselskapet som den i dag eier i SAS Norge ASA. Med 50 pst. eierandel i SAS Norge ASA, som igjen eier 2/7 av SAS Konsortiet, gir dette en statlig norsk eierandel i holdingselskapet og derigjennom hvert av de nasjonale morselskapene og SAS Konsortiet på 2/14 eller 14,3 pst. Den danske stat vil ha samme eierandel, mens den svenske statens eierandel vil bli 3/14 eller 21,4 pst.

Omstruktureringen innebærer at eierskapet til den operative virksomheten vil skje gjennom holdingselskapet. Det børsnoterte holdingselskapet som skal etableres vil ha som viktigste oppgave å eie og forvalte samtlige aksjer i morselskapene. SAS' virksomhet vil først og fremst bli drevet gjennom konsortiet, som fortsatt vil være eiet av de tre morselskapene. Holdingselskapet kommer til å drive egen virksomhet i meget liten utstrekning, og antall ansatte i holdingselskapet beregnes til et fåtall personer. Aksjen kommer til å være notert på alle de skandinaviske børsene.

Styret i SAS har anbefalt at holdingselskapet bør registreres i Sverige. Anbefalingen er begrunnet med en totalvurdering av hensikten og formålet med omstruktureringen i forhold til spørsmål knyttet til kapitalmarkedet, beskatning, juridiske spørsmål og regnskapsføring. De tre samferdselsdepartementene har sluttet seg til denne anbefalingen.

3.2 Fremtidig styring og ledelse av selskapet

Holdingselskapets vedtekter fastsetter de sentrale rettslige rammene for virksomheten. Eventuelle fremtidige endringer av vedtektene vil kreve 2/3 flertall i holdingselskapets generalforsamling. Også de sentrale reglene om selskapets ledelse og aksjonærenes innflytelse vil bli vedtektsfestet, og endringer av

disse krever også 2/3 flertall i generalforsamlingen. Dette vil bidra til å sikre mer stabile og forutsigbare styringsforhold enn om bare simpelt flertall skulle kreves. Kravet om 2/3 flertall innebærer samtidig at statene hver for seg ikke vil kunne blokkere beslutninger i holdingselskapet, slik de kan det i sine respektive morselskaper i dag.

I dag ledes SAS Konsortiet av et styre bestående av ni styremedlemmer, hvorav seks (med hver sin personlige vararepresentant) er valgt på morselskapenes respektive generalforsamlinger, og tre (med seks vararepresentanter) er valgt av de ansatte. SAS Konsortiets parter (morselskapene SAS Norge ASA, SAS Danmark A/S og SAS Sverige AB) øver direkte eierinnflytelse i SAS gjennom representantskapet. Representantskapet fungerer omtrent som en generalforsamling for Konsortiet og består av 30 personer, som velges av aksjeeierne i SAS' morselskap på de ordinære generalforsamlingene i respektive selskap.

I den nye strukturen vedtektsfestes det at holdingselskapets styre skal bestå av seks styremedlemmer som velges av generalforsamlingen samt tre representanter fra de ansatte. Styret skal ha den sammensetning som til enhver tid kreves for at selskapet og dets datterselskap skal kunne beholde tildelte trafikkrettigheter innen luftfart, innbefattet eventuelle krav om statsborgerskap og bosetning. Videre skal styret ha representativitet, kunnskaper om og erfaring med samfunns-, forretnings- og kulturforholdene som råder i Norge, Danmark og Sverige. Etter vedtektene skal arbeidstakerne i Norge, Danmark og Sverige ha rett til hver å utpeke en styrerepresentant og en vararepresentant. Dette kommer til å sikres gjennom en avtale mellom de svenske fagorganisasjonene og SAS. Det er en forutsetning for omstruktureringen at de berørte norske og danske arbeidstagerne styrerepresentasjon kan sikres gjennom en slik avtale, og det legges til grunn at disse også blir part i en avtale.

De statlige aksjonærene ønsker at det skal vedtektsfestes at en valgkomité skal komme med forslag om de aksjonærvalgte styrerepresentantene. Det vil i denne forbindelse forutsettes at valgkomitéen skal være representativ for aksjonærsammensetningen i selskapet, og dens hensikt er bl.a. å bidra til en hensiktsmessig og representativ styresammensetning. Styrerepresentantene velges i henhold til vedtektene årlig, og «rotasjonsordningen», som innebærer vekselvis privat og statlig styreleder slik en har i SAS Norge ASA i dag, vil avvikles.

Den nye strukturen innebærer en enklere beslutningsprosess, ved at beslutninger på aksjonærnivå tas i ett selskap - holdingselskapet - og ikke lenger i tre selskaper (morselskapene). Samlet gir dette etter Samferdselsdepartementets mening en mer effektiv styring av selskapet.

Den nye strukturen med et holdingselskap som er direkte eiet av aksjonærene, innebærer videre at behovet for et særskilt organ som utøver direkte eierinnflytelse i SAS, forsvinner. Representantskapet som et formelt og innen konsortiet besluttende organ, kommer derfor til å avskaffes. Det er dog oppfatningen til SAS Konsortiets styre at SAS også i fremtiden har behov for en form for rådgivende forsamling i Skandinavia. Styret kommer derfor til å vurdere hensiktsmessige former for å sikre god kontakt med de respektive markeder og interessegrupper som er viktige for selskapet i de tre skandinaviske landene.

3.3 Konsortialavtalen

Den første konsortialavtalen ble undertegnet i 1946. Etter de seneste endringene gjelder avtalen frem til 2020, jf. St.meld. nr. 26 (1996-97) Om skandinavisk luftfartspolitikk og forlengelse av SAS-samarbeidet. Avtalen utgjør selve grunnlaget for det skandinaviske luftfartspolitiske samarbeidet og regulerer bl.a. forutsetningene for virksomheten, virksomhetens omfang samt hvordan virksomheten skal bedrives.

Med hensyn til konsortialavtalens karakter og betydning, anser de tre regjeringene det som meget viktig at avtalens fremtidige stilling sikres i den nye strukturen. Dette vil skje gjennom vedtektene for det nye holdingselskapet. Det bestemmes her at spørsmål om endringer eller opphør av konsortialavtalen skal forelegges holdingselskapets generalforsamling og besluttes med 2/3 flertall. Betydningen av konsortiet omhandles også i formålsbestemmelsen i holdingselskapets vedtekter, hvor det fastsettes at virksomheten fortrinnsvis («främst») skal drives gjennom konsortiet. Ved omstruktureringen til ett eierselskap vil konsortialavtalen bare gjennomgå justeringer av teknisk art, knyttet til selve omstruktureringen.

Konsortialavtalen regulerer bl.a. SAS' fordeling av flyregistreringen mellom de tre skandinaviske landene. Denne bestemmelsen er viktig, fordi den sikrer at alle tre land har tilgang til luftfartøy i en beredskapssituasjon. Disse beredskapsmessige spørsmål vil også etter omstruktureringen bli sikret.

3.4 Luftfartspolitiske spørsmål

Internasjonal regulær luftfart som omfatter land utenfor EU/EØS-området, bygger tradisjonelt på et sett av bilaterale luftfartsavtaler mellom statene. I disse avtalene reguleres bl.a. spørsmål om eierskap og kontroll av flyselskapene. Avtalene bygger på at et land peker ut ett eller flere flyselskap som får rett til å fly på de avtalte rutene. Motparten har rett til å avvise en slik utpeking, eller til å tilbakekalle en tidligere aksept, i de tilfeller der motparten ikke er overbevist om at flyselskapet er majoritetseiet og effektivt kontrollert av statsborgere i det land som har utpekt selskapet.

De tre skandinaviske landene har en felles luftfartspolitikk og i prinsippet identiske luftfartsavtaler med tredjeland. Disse avtalene er fremforhandlet i fellesskap. I forhold til motparten har man alltid sikret seg aksept for at det er SAS Konsortiet og ikke de tre morselskapene SAS Norge ASA, SAS Danmark A/S og SAS Sverige AB som flyr rutene, men det er de respektive morselskapene som formelt er utpekt av de tre landene for å oppfylle kravet i luftfartsavtalene om nasjonalt eierskap. Av denne grunn vil Samferdselsdepartementet understreke betydningen av at de tre morselskapene fortsatt eksisterer, også i fremtiden.

Ved den foreslåtte strukturendringen vil de tre morselskapene ikke lenger være nasjonalt eide, men skandinavisk eide. Det skandinaviske eierskapet vil i fremtiden kunne sikres ved at det gjennom vedtektene gis mulighet for å begrense ikke-skandinavisk eierskap i den utstrekning det risikeres at dette overstiger 50 pst. Et slikt tiltak besluttes av styret i holdingselskapet.

De luftfartspolitiske avtalepartene er blitt informert om den planlagte omstruktureringen ved en diplomatisk sirkulærnote som i januar 2001 ble

sendt fra hvert av de skandinaviske landene. Ved tidspunktet for fremlegg av denne proposisjonen har det ikke innkommet innvendinger fra noen av avtalepartene.

3.5 Beskatning

Den operative, løpende virksomheten i SAS kommer til å bli beskattet på samme måte i den nye strukturen som i den nåværende. Visse skattemessige endringer kommer i samband med beskatningen av utbytte fra holdingselskapet.

Etableringen av holdingselskapet i Sverige kommer ikke til å påvirke beskatningen av utbytte fra de nasjonale selskapene til holdingselskapet, fordi Sverige ikke skattlegger utbytte fra datterselskaper.

Etter den nordiske skatteavtalen artikkel 10 kan landet der det utdelende selskap er hjemmehørende (Sverige), ilegge kildeskatt begrenset til 15 pst. på utbytte til skattyter hjemmehørende i et annet nordisk land. Det kan ikke ilegges kildeskatt på utbytteutdelingen dersom mottakeren er et selskap som eier minst 10 pst. av det utbetalende selskaps kapital. Det legges i denne forbindelse til grunn at den norske stat med sin eierandel i holdingselskapet ikke vil bli avkrevd kildeskatt i Sverige.

For øvrige norske aksjonærer vil utbytte fra det svenske selskapet bli beskattet med 28 pst. i Norge, men med full fradragsrett for betalt kildeskatt. Som følge av at norske aksjonærer ikke gis godtgjørelse for utbytte mottatt fra utlandet, vil plasseringen av holdingselskapet i Sverige innebære en økt skattebelastning i forhold til dagens beskatning av utbytte fra det norske morselskapet, som er 11 pst. Med holdingselskapet i Sverige vil den reelle utbyttebeskatningen for disse aksjonærene bli 28 pst.

En viss omfordeling av skattegrunnlaget mellom Sverige og Norge/Danmark med hensyn til beskatning av utbyttet fra holdingselskapet vil finne sted som følge av svensk kildeskatt på utbytte til de andre nordiske land. De tre regjeringene mener imidlertid at denne omfordelingen ikke er av en slik størrelse at det skulle tilsi at prosjektet ikke bør gjennomføres.

3.6 Om prosessen

Denne proposisjonen legges frem samtidig med tilsvarende dokumenter fra den danske og den svenske regjeringen. Tilbudsperioden til aksjonærene vil etter planen løpe i mai-juni 2001, og det legges opp til at børsnoteringen av holdingselskapet skal skje i juli 2001. Det er en forutsetning for gjennomføring av transaksjonene at eierne av minst 90 pst. av aksjekapitalen i hvert av de tre morselskapene aksepterer tilbudet. De tre statenes standpunkt er derfor avgjørende.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Omstruktureringen vil i seg selv ikke innebære noen økonomiske og administrative konsekvenser av betydning for Samferdselsdepartementet. Det vises for øvrig til proposisjonens omtale av fordelene for SAS' virksomhet og av beskatningen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endring av aksjestrukturen i SAS.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om endring av aksjestrukturen i SAS i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om endring av aksjestrukturen i SAS

I

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å akseptere tilbud fra holdingselskapet for SAS om overtagelse av statens aksjer i SAS Norge ASA i bytte mot tilsvarende antall aksjer i holdingselskapet.

