



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

Finansministeren
18. december 2012

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 132 (Alm. del) af 12. december 2012

Spørgsmål

"Ministeren bedes oversende talepapir fra åbent samråd om SAS (fremtidssikring) den 12/12-12, jf. FIU alm. del - samrådssp. M, N og O."

Svar

Samrådsspørgsmål M, N og O:

Spørgsmål M: "Vil ministeren redegøre for, hvordan staten i det fremadrettede vil sikre de danske interesser og bevare SAS som et stort selskab med base i København?"

Spørgsmål N: "Vil ministeren redegøre for, hvorfor man sælger datterselskaber, der giver overskud. Hvis problemet er manglende likviditet, vil det så ikke være muligt for staten at hæve lånegarantiene, så SAS kan beholde disse aktiviteter på trods af krav fra bankerne om at slanke SAS?"

Spørgsmål O: "Hvordan vil staten arbejde for at SAS og andre selskaber ikke udkonkurreres af luftfartsselskaber, der har base i skattely, og har arbejds- og lønvilkår, der svarer til løndumping?"

Talepunkter:

[Indledende bemærkning]

- Jeg vil forsøge at svare på samrådsspørgsmål M, N og O samlet, idet jeg kommer ind på de enkelte spørgsmål i nævnte rækkefølge.

[Danske interesser i forbindelse med SAS]

- Jeg er blevet bedt om, at redegøre for, hvordan staten fremadrettet vil sikre de danske interesser og bevare SAS som et stort selskab med base i København.
- Indledningsvis vil jeg dog gerne bemærke, at SAS er et børsnoteret selskab, og at den danske stat kun ejer 14,3 pct. af selskabet.

- Det sætter naturligvis nogle snævre grænser for, i hvilket omfang vi gennem ejerskabet kan og må søge at fremme særlige danske interesser.
- Men selv hvis vi havde haft en større ejerandel, ville det ikke have ændret på de rammevilkår, der grundlæggende bestemmer, hvordan SAS må drives.
- Det er således et helt afgørende rammevilkår, at den europæiske luftfart er fuldt liberaliseret. SAS må derfor drives efter forretningsmæssige principper.
- Selskabet har kun en fremtid, hvis det har et konkurrencedygtigt omkostningsniveau, herunder at selskabet ikke bliver mødt med særlige krav fra ejerne.
- Det afgørende for SAS' rolle i København er derfor, at SAS er et konkurrencedygtigt flyselskab med den økonomiske styrke til at udvikle sin position på det skandinaviske marked.
- Jeg tror på, at den plan, SAS lancerede i november, vil sikre dette. Og det er derfor, vi har valgt at gå med i den kreditfacilitet, der nu stilles til rådighed for SAS.
- At bidrage til et stærkt SAS er den bedste måde at varetage de to hensyn, regeringen mener, er de væsentligste:
- For det første at sikre at skatteborgernes investering i SAS forvaltes på bedst mulige måde.
- For det andet at sikre så mange og så gode flyforbindelser ud af Københavns Lufthavn som muligt. Dette gavner erhvervslivet og beskæftigelsen ikke blot i København, men i hele landet.
- Når SAS er særlig vigtig i forhold til det andet hensyn, er det både, fordi selskabet står for ca. 40 pct. af flytrafikken til og fra København, og specielt fordi selskabet benytter København som såkaldt hub.
- SAS bringer således en del transfertrafik til lufthavnen, hvilket er af væsentlig betydning for Københavns internationale tilgængelighed.
- Transfertrafikken skaber basis for flere ruter og flere frekvenser, end der ville være, hvis passagergrundlaget alene skulle bestå i rejsende til og fra lufthavnens "hjemmemarked", som udgøres af størstedelen af Danmark og det sydlige Sverige.

- Hvis vi kan bidrage til at sikre et fortsat stærkt SAS, må det derefter være op til Københavns Lufthavne A/S at sørge for, at lufthavnen fortsat er attraktiv som hub – eller base - for SAS.
- Det har Københavns Lufthavne A/S al mulig interesse i at gøre, og jeg ved, at det indgår som et væsentligt fokusområde for dem.

[Frasalg af overskudsgivende datterselskaber og statens muligheder for at støtte SAS]

- Dette bringer mig frem til den plan, SAS' ledelse har fremlagt, herunder spørgsmålet om frasalg af datterselskaber.
- Jeg vil starte med at gentage, at staten som ejer følger armlængdeprincippet, jf. vores drøftelse tidligere. Dvs. at det er bestyrelsen, der på vegne af ejerne, har ansvaret for og kompetencen til at træffe de beslutninger, der tjener selskabet og dermed ejerne bedst muligt.
- Det har været helt op til selskabet selv at fremlægge en plan for SAS' fortsatte udvikling. Det er således SAS' ledelse, der har vurderet, at frasalg af bl.a. det overskudsgivende datterselskab Widerøe er en nødvendig del af planen.
- Staterne har som ansvarlige ejere valgt at bakke op om den fremlagte plan.
- Som svar på det konkrete spørgsmål om frasalg vil jeg tillige gerne bemærke, at et frasalg af overskudsgivende datterselskab godt kan være forretningsmæssigt fornuftigt. Det afhænger af, hvilken pris man får for det, samt af værdien af at styrke likviditeten i moderselskabet.
- Der spørges endvidere om, hvorfor staten ikke bare har hævet lånegarantien for selskabet.
- Her vil jeg gerne påpege, at statslige lånegarantier ikke er nogen holdbar langsigtet løsning. Udgangspunktet for SAS er, at selskabet skal kunne stå på egne ben.
- Når det gælder den kreditfacilitet, der bliver stillet til rådighed, er jeg nødt til at sige, at det ville have været vanskeligt at blive enige om at stille et større beløb til rådighed.
- Endelig er der statsstøtteretlige aspekter at tage hensyn til. Når vi som statslig ejer nu har valgt at gå med i den foreslåede kreditfacilitet, er det på baggrund af, at det er en klog forretningsmæssig beslutning, som enhver privat investor i tilsvarende situation også ville have truffet. Staterne deltager på lige vilkår med bankerne.

[Konkurrence, skattely og løndumping]

- Til sidst er der spørgsmålet om konkurrence fra luftfartsselskaber, der har base i skattely.
- For det første vil jeg gerne sige, at regeringen er af den opfattelse at luftfartsselskaber, ligesom enhver anden type selskaber, selvfølgelig skal overholde de gældende regler, herunder på skatteområdet og arbejdsmiljø- og lønområdet.
- Når det er sagt, er det klart at luftfartsbranchen står i en situation med hård konkurrence. Det er der i og for sig ikke noget galt i, men det skal naturligvis ske på en ordentlig måde.
- Dette er ikke en unik problemstilling for SAS eller Skandinavien, men et internationalt spørgsmål.
- Luftfarten reguleres i forvejen på EU-niveau, og konkurrencemæssige udfordringer i forhold til skat, løn- og arbejdsvilkår, er spørgsmål, som EU-staterne skal håndtere i fællesskab.
- Spørgsmålet om konkurrence i sektoren – især i forhold til tredjelande – er på EU's agenda, og der er i øjeblikket diskussioner om, hvordan man skal håndtere udfordringerne fremadrettet.
- For yderligere vurdering af konkurrenceforholdene i luftfartsbranchen vil jeg tillade mig at henvise til transportministeren.

Med venlig hilsen

Bjarne Corydon