

Møte torsdag den 12. mars 2009 kl. 10

President: Carl I. Hagen

Dagsorden (nr. 59):

1. Innstilling frå næringskomiteen om SAS AB – statens deltakelse i kapitalforhøyelse (Innst. S. nr. 161 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 41 (2008–2009))
2. Referat

Presidenten: Representanten Trond *Helleland*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra den møtende vararepresentant for Sør-Trøndelag fylke, Linda C. Hofstad *Helleland*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget under representanten Børge Brendes permisjon, i tiden fra og med 12. mars til og med 18. mars, i forbindelse med foreldrepermisjon.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Andre vararepresentant for Sør-Trøndelag fylke, Michael *Momyr*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe foreligger søknader om permisjon for representantene Per Roar *Bredvold* og Thore A. *Nistad* i dagene 12. og 13. mars for å delta i møte i Den Interparlamentariske Union i Haugesund.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Hedmark fylke: Lars Joakim *Hanssen*
For Oppland fylke: Morten Ørsal *Johansen*
3. Lars Joakim Hanssen og Morten Ørsal Johansen innvelges i Lagtinget for den tid de møter for henholdsvis representantene Per Roald Bredvold og Thore A. Nistad.

Presidenten: Lars Joakim Hanssen og Morten Ørsal Johansen er til stede og vil ta sete.

Representanten Anders Anundsen vil fremsette et representantforslag.

Anders Anundsen (FrP) [10:02:28]: Det er en glede på vegne av representantene Jon Jæger Gåsvatn, Åse M. Schmidt og meg selv å fremme 17 konkrete forslag om å bedre innholdet og endre organiseringen av yrkesfaglig opplæring.

Presidenten: Representanten Sonja Irene Sjøli vil fremsette et representantforslag.

Sonja Irene Sjøli (H) [10:02:55]: På vegne av representantene Erna Solberg, Inge Lønning og meg selv vil jeg

fremme forslag om raskere helsehjelp og større valgfrihet i helsetjenesten.

Presidenten: Representanten Borghild Tenden vil fremsette et representantforslag.

Borghild Tenden (V) [10:03:20]: Jeg har den glede å overrekke et representantforslag fra representantene Trine Skei Grande, Gunnar Kvasheim, Leif Helge Kongshaug og meg selv om en nasjonal ordning med elektronisk «køfri»-billett på kollektivreiser.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:03:44]

Innstilling frå næringskomiteen om SAS AB – statens deltakelse i kapitalforhøyelse (Innst. S. nr. 161 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 41 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen – innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Ola Borten Moe (Sp) [10:04:41] (komiteens leder og ordfører for saken): Denne saken gjelder en innstilling om kapitalforhøyelse i SAS fra eierne, bl.a. den norske stat.

Jeg har lyst til å begynne med å si at SAS/Widerøe-systemet representerer en svært viktig infrastruktur i Norge. Uten alle de flyene som går på kryss og tvers ikke minst i kortbanenettet, representert først og fremst ved Widerøe, ville landet sett helt annerledes ut. Det er av stor nasjonal betydning at dette viktige systemet fortsetter å operere.

Videre er vel de fleste kjent med at konsernet SAS har vært igjennom en svært vanskelig periode. Internasjonal luftfart har vært igjennom en svært vanskelig periode. Det er mange selskaper som sliter med store underskudd. Bransjen har vært igjennom og er inne i en periode med stor restrukturering både regionalt og internasjonalt. I denne situasjonen har SAS hatt behov for en betydelig styrking av egenkapitalen for å kunne legge grunnlaget for en lønnsom og framtidsrettet drift framover.

Det er viktig for meg å understreke at dette er et arbeid som den norske regjeringen har gjort sammen med de andre store eierne, som er de to andre skandinaviske landene, Sverige og Danmark, og sammen med Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse. Det er altså en samlet innstilling fra alle de fire store eierne, som vurderer denne saken likedan.

Jeg har også lyst til å understreke at dette ikke bare er

et samarbeid mellom de store eierne, men også mellom eierne, fagforeningene og de ansatte. Jeg vil gi honnør til de ansatte for at de har innsett alvorlet i situasjonen og, slik jeg kan vurdere det, strukket seg langt – nødvendig langt – når det gjelder egne lønns- og arbeidsvilkår for at SAS skal være konkurransedyktig i framtiden.

Det er lagt fram en strategi som heter «Core SAS», som omhandler en satsing på kjerneområdene, og som legger til grunn at dette skal være et lønnsomt og godt selskap noen år fram i tid. Det er òg viktig at Regjeringen – og for så vidt også vi – understreker at dette er en investering som skal gi avkastning på normalt vis i framtiden. Så vi tar, kort fortalt, vår del – det er i proposisjonen stipulert til 720 mill. norske kroner av en total kapitalutvidelse på rundt 6 milliarder kr.

Jeg har lyst til å si at SAS har vært uheldig med strategien sin i nær fortid. I fjor hadde de en tapsavskrivelse alene på 4,9 milliarder kr knyttet til datterselskapet Spanair. Det er derfor lurt, tror jeg, at man nå skreller av de ytre enhetene og satser på det SAS er god på, og det SAS er laget for.

Opposisjonen har reist spørsmålet om salg av SAS nå. Det er ikke en relevant problemstilling pr. dato. Derimot er det viktig for oss å sørge for at selskapet står godt rustet til både å satse videre og eksistere i framtiden. Samtidig tror jeg det vil være overmodig av oss nå å si at denne strukturen kommer til å bestå akkurat slik som den er, i all framtid. Det kan hende at det i framtiden er andre utfordringer og andre problemstillinger som gjør det nødvendig å vurdere akkurat det forholdet på nytt.

Jeg har også lyst til å si til den delen av opposisjonen som foreslår et umiddelbart salg, at jeg mener det er på kanten til å være uansvarlig. Det er viktig for Norge og de øvrige skandinaviske landene å sørge for at denne infrastrukturen består. Og i den situasjonen som markedet er i i dag, når det er svært usikkert hvordan det kommer til å se ut i framtiden og det er store restruktureringer i internasjonal luftfart, ville det vært en svært dårlig måte å håndtere norske arbeidsplasser og norsk infrastruktur på – og for så vidt norske verdier som er bygd opp over tid – å legge dette ut for salg. Det ville også vært stikk i strid med de vurderingene som de øvrige eierne har gjort i forbindelse med denne proposisjonen.

Med dette anbefaler jeg innstillingen fra komiteen.

A n d e r s A n u n d s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Steinar Gullvåg (A) [10:10:18]: Når Stortinget i dag vedtar norsk statlig deltakelse i aksjeutvidelsen i SAS, er det med utgangspunkt i ønsket om å gjenreise SAS' posisjon i norsk – og skandinavisk – luftfart. Flertallet i komiteen, alle unntatt Fremskrittspartiet, understreker at SAS med sitt omfattende rutenett og arbeidsplasser i alle deler av landet, fortsatt skal være en viktig del av vår samferdselsinfrastruktur. Men flertallet stopper jo ikke der. Vi ønsker også at selskapet skal videreutvikles, og at selskapets oppgaver i norsk – og skandinavisk – luftfart kan utvides, selv sagt innenfor rammen av det som gjelder internasjonalt.

Historisk sett har SAS alltid hatt sin base i et sterkt hjemmemarked, altså Sverige, Danmark og Norge. Selskapet levde i mange år høyt på offentlige reguleringer inntil liberaliseringen av internasjonal luftfart rammet selskapet på 1980- og 1990-tallet. Det var da nedturen egentlig begynte. SAS var rett og slett ikke rustet til å møte en ny og langt hardere internasjonal konkurranse. I ettertid kan vi vel også si at ambisjonene langt overgikk de mulighetene selskapet realistisk sett hadde til å finne en plass i europeisk luftfart. Men det spørs også om avreguleringene har gått for langt, og om vi i iveren etter å slippe nye aktører til i skandinavisk luftfart har kommet i skade for å frarøve SAS konkurransefordeler som ville ha satt selskapet bedre i stand til å konkurrere internasjonalt. Kanskje er det slik at det etter hvert særnorske forbudet mot å gi bonuspoeng på innenlands flyreiser i dag er en betydelig ulempe i konkurransen med andre og større internasjonale selskaper, og at en fortsettelse av bonusforbudet i virkeligheten er en favorisering av billigselskaper som uten andre hensyn kan velge å fly på de kommersielt mest attraktive strekningene. Jeg noterer meg for øvrig at svenskene har opphevet sitt bonusforbud, og at ESA nå skal undersøke om bonusforbudet er i strid med europeiske konkurranseregler.

Normalt er statlig eierskap en styrke for ethvert selskap. Og i den prekære situasjonen SAS i øyeblikket er i, kan det neppe herske tvil om at den norske, svenske og danske statens deleierskap er den redningsplanken selskapet trenger for å berge seg gjennom en internasjonal finanskrise og igjen komme ovenpå.

Norske myndigheter har en eierandel på 14,3 pst. i SAS. Det koster oss et sted mellom 720 og 800 mill. kr å opprettholde vår eierandel i selskapet etter aksjeutvidelsen. Den danske staten har en eierandel tilsvarende den norske. Den svenske staten eier 21,4 pst. De øvrige 50 pst. av aksjene er spredd på en lang rekke private og institusjonelle investorer. Aksjeutvidelsen er selvsagt også avhengig av at de private eierne sier ja.

Så langt har det norske eierskapet i SAS hatt et kommersielt utgangspunkt. Med all respekt for utøvelsen av eierskapet kan vi i ettertid konstatere at vårt kommersielle engasjement ikke har vært spesielt vellykket. Og jeg vil anta at gjenreisningen av SAS i fortsettelsen krever et mer aktivt eierskap enn tilfellet har vært de siste åra. I det minste på kort sikt bør det etter mitt syn bety at norske, svenske og danske myndigheter nå velger et strategisk og sektorpolitisk ståsted i forvaltningen av eierskapet.

Etter en periode med strategiske feilvurderinger og betydelige feilinvesteringer som har tappet SAS for milliarder av kroner, vender selskapet nå tilbake til sine kjerneoppgaver. SAS skal konsentrere seg om hjemmemarkedet og spesielt de forretningsreisenede, altså «The businessmen's airline». Litt nostalgisk – det lukter både smilekurs og Janne Carlzon av det som nå skjer i SAS. Og det er slett ikke sikkert at det er så dumt. Vi var stolte av vårt felles skandinaviske flyselskap den gangen, selv om vi i spøkefulle vendinger nok sa, med agg mot den svenske dominansen, at SAS egentlig var «Svensk Alt Sammen».

Vi får et mindre SAS, og alle deler av virksomheten samles i Sverige i den gode hensikt å strømlinjeforme

og effektivisere organisasjonen. Likevel skal vi passe oss for en slik omorganisering fordi verden nok kan se noe annerledes ut fra Stockholm enn fra Oslo.

Øyvind Korsberg (FrP) [10:15:34]: Jeg er helt enig med saksordføreren i at SAS/Widerøe utgjør en viktig del av infrastrukturen i Norge. Nå er det slik at den infrastrukturen også kan ivaretas av andre selskaper dersom det skulle bli behov for det. Man har sett at Norwegian har vært et godt bidrag i så måte, så det er ikke slik at det er SAS som er nødt til å fly der SAS/Widerøe flyr i dag.

SAS har vært igjennom en lang periode med turbulens, for å si det slik. Selskapet har vært preget av arbeidskonflikter. Det har vært preget av stadig større underskudd. SAS-ledelsen har gjennom flere år kommet med en rekke kostnadsbesparende programmer og effektiviseringstiltak, uten at det har vært i nærheten av å løse de økonomiske utfordringene som selskapet har. Med andre ord: Det man har gjort, har ikke vært godt nok, og ledelsen har ikke hatt kontroll på situasjonen. Nå er ikke det en kritikk mot dagens ledelse, for det er mange som har vært med på å styre selskapet.

Man har gjort diverse store feilgrep, bl.a. oppkjøpet av Spanair, der man brukte over 10 milliarder kr. Man solgte nylig 80 pst. av selskapet for 1 euro. Det er ikke god butikk. Hvis det er noen som er forundret over at selskapet sliter, kan man kikke litt på den transaksjonen.

SAS har også en forhistorie når det gjelder konkurranter. Man slukte i sin tid Braathens og hadde monopol i Norge på fly. Aldri har flyprisene vært så høye som da. Man har i tillegg blitt dømt for ulovlig markedsdeling, og man har blitt dømt for industrispionasje mot sin konkurrent Norwegian. Så det er ikke en helt bra fortid selskapet har.

Så er det slik at staten er deleier i selskapet, og når staten er deleier eller eier av et selskap, bør man være obs på det som har med konkurransevridning å gjøre. Det man opplever nå, er at SAS kommer til staten, ber om midler og får det, mens konkurrentene, eksempelvis Norwegian, må ut i markedet for å hente sin kapital. Det er svært krevende, spesielt i den situasjonen man er i nå, med global finanskriser og mangel på kapital.

Det er også slik at når man får disse midlene fra staten, som er skattebetalernes penger, er ikke det noen garanti for at selskapet vil overleve. Det bekreftet Mats Jansson i Dagens Næringsliv onsdag 4. februar. Samtidig sier han at om de ikke hadde fått denne emisjonen på plass, hadde selskapet ikke gått konkurs. Han kan altså ikke garantere utfallet av noe av det man gjør.

Det som forundrer meg, er: Hva skjer neste gang SAS trenger kapital? Regjeringspartiene og Høyre sier jo at man går inn med denne kapitalen for å forsvare de verdiene man har. Man går altså nå inn med kapital som er av langt høyere verdi enn de statlige verdiene i selskapet. Når man bruker en slik argumentasjon, og dersom SAS skulle komme i en slik situasjon at de på nytt går til Regjeringen for å be om mer penger, er jo svaret egentlig gitt. Har man først én gang brukt den argumentasjonen at man går inn med statlig kapital for å forsvare verdiene, må

man også gjøre det neste gang. Det må jeg si bekymrer meg.

Så er jeg også forundret over Høyres argumentasjon i denne saken. Da vi behandlet eierskapsmeldingen i mars 2007 ville Høyre ikke være med på det forslaget som vi stod for, om å gi Regjeringen fullmakt til å selge SAS. Nå har man gått inn på det forslaget, men man skal også gi selskapet kapital. Samtidig sier representanten Torbjørn Hansen i VG at dette er et helt feil tidspunkt å selge på. Han sier at å selge nå vil være å sløse med skattebetalernes penger. Dette mener Høyre i mars. Når vi nå legger fram innstillingen og debatterer denne saken, vil altså Høyre selge. Jeg synes det er en uryddig måte Høyre har opptrådt på i denne saken, men jeg antar at Høyre kan redegjøre for sine mange synspunkter når det gjelder salg av SAS i sitt innlegg. Så får vi høre om det er ny politikk i dag, eller om man står på det som står i innstillingen.

Til slutt vil jeg ta opp mindretallsforslaget som er fra Fremskrittspartiet – og muligens Høyre.

Presidenten: Representanten Øyvind Korsberg har tatt opp det forslaget han refererte til.

Torbjørn Hansen (H) [10:20:55]: Høyre støtter, dog under en viss tvil, Regjeringens forslag om å delta i emisjonen i SAS.

Det er på det rene at en emisjon er nødvendig for å hindre at SAS kommer i finansielle problemer, og for å gi kraft til gjennomføring av den nye strategien, som er omtalt som «Core SAS».

Det betyr at alternativene man står overfor, er sannsynligvis en konkurssituasjon eller en situasjon hvor statens aksjeverdier går tapt i sin helhet. Skulle staten si nei, og dermed enten la seg vanne kraftig ut som eier, eller medvirke til at selskapet ikke kan drives videre, vil statens og skattebetalernes verdier gå tapt i sin helhet.

Høyre vurderer derfor ikke et umiddelbart salg av aksjeposten i SAS som et aktuelt alternativ, og vi mener at det forslaget som Fremskrittspartiet både i salen og i forbindelse med debatten rundt emisjonen har kommet med, nemlig om å selge aksjene på børs, er totalt urealistisk, og dermed ikke en aktuell mulighet i den situasjonen som selskapet står oppe i. Vi tror at det er bedre å forholde seg til virkeligheten enn å delta i en debatt på totalt feilaktige premisser.

Vi noterer oss at Regjeringen i et brev av 25. februar 2009 til komiteen viser til en børsmelding fra SAS i fjor høst om at selskapet vurderte ulike strukturelle løsninger. Siden de nordiske landene eier 50 pst. av selskapet og opptrer koordinert som eiere, er det liten tvil om at også den norske regjeringen åpnet for salg av SAS, men uten at dette førte fram i fjor høst.

Høyre er positiv til akkurat denne delen av Regjeringens eierskapsutøvelse. Det er riktig å signalisere vilje til å vurdere et salg – eller «privatisering», for å bruke et begrep som de rød-grønne partiene er glad i. Dette står heldigvis litt i kontrast til signalene fra den forrige næringsministeren om at det var mer aktuelt for Norge å kjøpe seg opp i SAS enn å selge seg ned. Som så mange ganger før

blir retorikk innhentet av realitet, og realiteten her er at et salg ville være å foretrekke framfor en nødemisjon, som vi nå er nødt til å delta i.

Høyres begrunnelse for å støtte deltagelse i emisjonen er at vi ønsker å forsvare statens aksjeverdier i SAS. Det er et absolutt minimumskrav for suksess i dagens situasjon at verdien av statens aksjepost i selskapet på lang sikt er verdt mer enn dagens emisjonsinnbetaling fra staten. At dette går bra, er ikke helt opplagt.

Departementets rådgivere slår fast at det er risiko knyttet til gjennomføringen av den nye strategien, og at det er usikkerhet knyttet til markedet for flyreiser. Det er også usikkerhet knyttet til den negative situasjonen i verdensøkonomien og når denne vil snu. Konklusjonen fra statens rådgivere er imidlertid at emisjonen vil kunne gi en markedsmessig avkastning.

Emisjonen i SAS er uansett beheftet med en betydelig risiko – jeg synes det er greit å være tydelig på at det er en del av premissene for deltagelsen i dag.

Regjeringen har i en pressemelding og i debatten begrunnet deltagelsen i emisjonen med å opprettholde grunnlaget for levedyktige arbeidsplasser i Norge og et godt rutenett i Norge og i Skandinavia. Dette er en begrunnelse som etter min mening er litt på siden av saken vi behandler i dag. SAS Norge er – så vidt jeg forstår – et selskap med relativt god lønnsomhet. Det norske luftfartsmarkedet er et relativt attraktivt luftfartsmarked. Det betyr ikke nødvendigvis at arbeidsplassene i SAS Norge og rutenettet og flytilbudet i Norge ville blitt direkte skadelidende dersom selskapet skulle måtte gå igjennom en omstillingsprosess i forbindelse med en konkursbehandling og få nye eiere til den norske virksomheten. Jeg registrerer også at denne delen av begrunnelsen i liten grad framgår av selve proposisjonen, og at det i konklusjonen under avsnitt 8.3 «Samlet vurdering» kun argumenteres med økonomisk avkastning.

Høyre mener at utviklingen både i SAS og i europeisk luftfart bekrefter at det ikke lenger er åpenbart at vi skal ha et statlig eid skandinavisk flyselskap. Konkurransesmessig er det ikke bra at staten oppfattes å ha et tettere bånd til en av aktørene i markedet, og at staten stiller opp med kapital til en av aktørene, som da opererer i konkurranse med andre. Jeg synes derfor det er en logisk konsekvens av dette at Stortinget gir Regjeringen en langsiktig fullmakt til salg av aksjene i SAS. En slik fullmakt vil gi Regjeringen ryggdekning for å støtte de løsninger som måtte være aktuelle i forbindelse med videre utvikling av selskapet. Det er åpenbart at Regjeringen allerede har gitt støtte – aktivt eller passivt – til at SAS jobber med løsninger som innebærer et annet eierskap i selskapet. Jeg synes det hadde vært ryddig at man også i Stortinget hadde lagt inn en fullmakt til dette, når dette åpenbart er en realistisk mulighet for staten og det fra tid til annen jobbes med slike løsninger.

Avslutningsvis: Det er lett å slutte seg til den kritikken som kommer fra flere hold når det gjelder strategien som har vært ført av både SAS-konsernet og fagforeningen i SAS det siste tiåret. Regningen blir nå tatt av aksjonærene og av de ansatte, som mister jobben. Situasjonen i SAS viser at staten ikke nødvendigvis er den beste

eier for bedrifter som opererer i et komplisert, konkurransepreget marked. Bildet er det samme for statens investering i Aker Holding – som tilfeldigvis ble støttet av Fremskrittspartiet – og i andre statlige bedrifter.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [10:26:17]: Til liks med andre flyselskap har SAS opplevd turbulente år. Etter ei viss betring og økonomisk overskot i 2006 og 2007 forsterka problema seg i 2008. Stigande brenselprisar i delar av året og eit sterkt fall i flytrafikken på grunn av økonomiske nedgangstider har medverka til dette.

Dotterelskapet Spanair har vore spesielt hardt ramma. I 2008 fekk SAS eit underskot på 6,3 milliardar svenske kroner, der 4,9 milliardar hadde tilknytning til Spanair. Dette har sjølvstekt svekt soliditeten i selskapet. Eigenkapitalsituasjonen kan verta ytterlegare forverra dei neste kvartalane – inntil ein stigande etterspørsel og dei rasjonaliseringsstiltaka som er sette i verk, igjen gjev grunnlag for overskot i selskapet.

På denne bakgrunnen har styret i SAS føreslått å gjennomføra ei utviding av eigenkapitalen i selskapet med ca. 6 milliardar svenske kroner gjennom ein fortrinnsrettsemissjon. Det er ein føresetnad for at emisjonen skal lukkast at alle dei store aksjonæra tek del. Det er òg viktig for å få dette på plass raskt. Regjeringa føreslår at Nærings- og handelsdepartementet vert gjeve fullmakt til å ta del i ei kapitalforhøgning i SAS og halda oppe statens noverande eigardel. Dette er altså bakgrunnen.

Kristeleg Folkeparti meiner at ei deltaking i emisjonen er den beste måten å sikra statens aksjeverdier på, både på kort sikt og i eit mellomlangt perspektiv. Kristeleg Folkeparti fryktar at eit nei til deltaking vil kunna bringa selskapet over i ein situasjon med finansielt stress – med påfølgjande negative konsekvensar for selskapets funksjonar, for dei tilsette og for statens verdier.

Kristeleg Folkeparti legg vekt på at emisjonen er avhengig av at alle dei fire største eigarane deltek, og at sal ikkje er eit realistisk alternativ i dagens situasjon. Kristeleg Folkeparti ønskjer å sikra skattebetalaranes verdier i selskapet og vil streka under at det er viktig at staten opptrer som ein ansvarleg eigar i dei selskapa der staten har aksjar. Kristeleg Folkeparti sluttar seg difor til forslaget om å ta del i emisjonen.

Olav Gunnar Ballo (SV) [10:29:08]: Det vi diskuterer i dag, er en bevilgning fra Stortinget på 720 mill. norske kroner, tilsvarende 860 mill. svenske kroner, på grunn av den svært vanskelige økonomiske situasjonen SAS har kommet i – ikke minst på grunn av problemer knyttet til oppkjøpet av Spanair.

Enkelte – spesielt Fremskrittspartiet – diskuterer dette spørsmålet og drar det videre til et spørsmål om utvikling av det statlige engasjementet i SAS. Jeg må si det er ganske overraskende at man i så liten grad problematiserer historien til SAS, som – ikke minst i nordnorsk sammenheng – har betydd enormt mye. SAS har nå en mer enn 60-årig historie. Når jeg tenker tilbake på den utviklingen som Nord-Norge har vært igjennom, er det jo slik at SAS på mange måter overtok Hurtigrutens helt sentrale

rolle etter hvert som man bygde ut stamflynettet i nord. Slik fikk man flyplass både i Kirkenes, på Banak, i Alta – Tromsø fikk stamflyplass samt Bardufoss, Evenes og Bodø. Det gjorde at det som tidligere kunne være en ukes reise – også for stortingsrepresentanter fra Finnmark for bl.a. å delta her i debattene – etter hvert ble en reise på to timer. At Fremskrittpartiet her og nå i spørsmålet om en bevilgningssak foreslår med bare et pennestrøk å avvikle det statlige engasjementet i SAS, sier jo litt om hvor historieløst og lettvent man kan tilnærme seg en så sentral sak for et selskap med over 60-årige tradisjoner.

Jeg husker som guttunge i 1962–1963 at Metropolitan kom til Alta for første gang, og hele befolkningen samlet seg rundt det. Man drog til Tromsø og byttet til DC-7 der. Da hadde SAS som et av de første selskapene i hele Europa hoppet bukk over utviklingen med turbopropmaskiner og kjøpt Caravelle. DC-9 kom til Alta i 1969, etter hvert fikk SAS MD-80 – og så har man hatt fusjonen med Braathens.

SAS har betydd enormt mye i det norske samfunnspektivet. Jeg synes det er rart at Øyvind Korsberg, som er fra en kommune som har hatt så stor utvikling nettopp på grunn av dette selskapet, kan gi uttrykk for at vi bare kan selge det, og at han ikke har en eneste liten historisk linje om hva det har betydd for Nord-Norge.

Opposisjonen er totalt splittet i denne saken, så hadde det vært en annen regjering, hadde det vært umulig å vite hva utfallet egentlig hadde blitt. Men det er ikke noen tvil om at Fremskrittpartiet går lengst, med de dramatiske følgene det ville hatt.

Det er klart at de ringvirkningene dette har gitt, har betydd at en rekke nordnorske kommuner – ikke minst min egen – har hatt en betydelig vekst.

Så var det for noen år siden en diskusjon i forbindelse med konkurransesituasjonen og etableringen av Norwegian. Med avviklingen av bonusordningen og slik som situasjonen er nå, har vi to store, rimelig velfungerende flyselskaper i Norge, som også er positivt. Men man kan ikke bare si at la oss avvikle det statlige engasjementet, la det komme på private hender, la oss håpe at det går bra – uten at man diskuterer hva som vil bli den samfunnsmessige utviklingen, ikke minst i Nord-Norge. Det har vi som nordnorske representanter et særlig ansvar for. Det er et engasjement jeg savner fra Øyvind Korsberg. Jeg hadde håpet at han kunne ha utdypet sine synspunkter på hva han tror dette ville hatt som konsekvens, hvordan han ser på de historiske linjene og hvilken betydning SAS har hatt gjennom disse 60 årene.

Leif Helge Kongshaug (V) [10:33:09]: Innledningsvis har jeg lyst til å si generelt at det må være et mål at Norge skal være et attraktivt land for næringsvirksomhet. Norske bedrifter skal ha gode eiere som har langsiktige perspektiver for sitt eierskap, og som tilfører bedrifter nettverk, markedstilgang og kompetanse.

Konkurransen i den globale økonomien stiller store krav til forretningsmessig kompetanse. I det lange løp tjener ingen på at bedrifter som ikke kan drive lønnsomt, får kunstig åndedrett i form av statlig kapital.

Målet med direkte offentlig eierskap må være å ivareta økonomisk virksomhet som markedet ellers ikke kan, f.eks. særlige infrastrukturoppgaver eller å forvalte viktige fellesverdier. Det er ikke et mål at statlige virksomheter på rene markedsmessige vilkår skal tilby produkter og tjenester som private kan gjøre like godt. I de fleste tilfeller kan fellesskapets interesser ivaretas bedre ved å bruke lovverk, rammebetingelser og kontrollmyndighet. Der det ikke foreligger spesielle begrunnelser for statlig eierskap, bør staten derfor selge seg ut av virksomhetene.

Når det gjelder saken som er til behandling i dag, mener Venstre at deltakelse i emisjonen er den beste måten å sikre statens aksjeverdier på på det nåværende tidspunkt og kanskje også i et mellomlangt perspektiv. Et nei i dag ville få negative konsekvenser for statens verdier i selskapet. Venstre er opptatt av at staten skal være en profesjonell eier. Det vil den være ved å være positiv i denne saken på det nåværende tidspunkt. En ser også at det trengs tid for selskapet til omstilling og gjennomføring av nye strategier tilpasset de nye utfordringene luftfarten og SAS som flyselskap i dag står overfor.

I 2008 fikk selskapet et underskudd på 6,3 milliarder svenske kroner. Mesteparten av dette – 4,9 milliarder – var et resultat av underskudd og avskrivninger i Spanair. Dette engasjementet er rapportert avhendt i konsernregnskapet for 2008. Det må settes et stort spørsmålstegn ved den strategien som førte til engasjementet i Spanair og de vurderingene som lå bak dette kritikkverdige veivalget. Jeg håper at statsråden vil kommentere det i sitt innlegg.

Det er også riktig å påpeke at SAS har vært og er en viktig del av norsk infrastruktur med sitt rutenett og øvrige tjenestetilbud. Både de direkte og de indirekte arbeidsplassene i tilknytning til SAS' virksomhet har vært gode bidrag i arbeidsmarkedet. Men det er ofte en vanskelig balansegang for det offentlige å være eier i et selskap som konkurrerer i et fritt marked der det også er andre konkurrenter. En må være årvåken slik at staten ikke medvirker til konkurransevridning til fordel for enkelte aktører framfor andre.

På sikt ser ikke Venstre tungtveiende grunner til at staten skal opprettholde sitt eierskap i et privat luftfartsselskap. Derfor ønsker Venstre allerede i denne saken å signalisere at det er riktig at det for fremtiden legges til rette for at SAS kan få et annet eierskap, gjerne som en del av en større enhet innenfor luftfarten.

Til slutt vil jeg takke saksordføreren for et godt arbeid. Jeg vil fremme det forslaget som Venstre har på side 4 i innstillingen. Ellers står vi bak flertallsinnstillingen fra komiteen.

Presidenten: Representanten Leif Helge Kongshaug har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Sylvia Brustad [10:37:20]: La meg aller først få takke komiteen og saksordføreren for det arbeidet som er lagt ned på veldig kort tid. Innstillinga viser – det er så langt også gjenspeilet i debatten – at det er brei enighet om Regjeringas forslag om å delta i egenkapitalutvidelsen i SAS.

SAS har, som flere talere har sagt, hatt svake økonomiske resultater siden 2001, og jeg tror vi fort kan enes om at det sjølsagt skyldes både at konkurransesituasjonen har vært krevende og at SAS har hatt for høye kostnader. Så har SAS nå i lengre tid arbeidet for å bli mer konkurransedyktig og oppnå stabil lønnsomhet, men har fram til i dag ikke lyktes noe særlig med det. Som kjent hadde SAS i fjor et underskudd på 6,3 milliarder svenske kroner.

I februar i år lanserte styret i SAS en ny strategisk plan for å sikre SAS som et levedyktig flyselskap for framtida. De viktigste elementene i den planen er, som det er sagt her: satsing på hjemmemarkedet, satsing på forretningsreisende, reduksjon av selskapets kostnader, en mer strømlinjeformet organisasjon og også styrking av selskapets kapitalsituasjon.

Jeg vil også gi honnør til både styret, de ansatte i selskapet og ledelsen, som jeg opplever nå har en helt annen kultur enn det som dessverre i stor grad har vært tilfellet fram til i dag.

Som kjent er Regjeringa positiv til å delta med sin andel av egenkapitalforhøyelsen i SAS. Det er en løsning som både vil være med på fortsatt å sikre et godt rutenett i Norge – det er viktig, fordi vi bor i det landet vi bor i – og som i tillegg vil være med på å gjøre arbeidsplassene tryggere enn de ellers ville ha vært hvis statene og eierne ikke hadde gått inn med mer egenkapital.

Slik vi vurderer det, er egenkapitalutvidelsen på om lag 6 milliarder svenske kroner fornuftig for også å kunne ivareta våre verdier i SAS på en god måte. Vi har fra departementets side benyttet oss av eksterne rådgivere som har konkludert med at SAS må tilføres kapital, og at statens investering vil kunne gi en markedsmessig avkastning. Som kjent er også den svenske stat, den danske stat og Wallenbergstiftelsen positive. Vi har sjølsagt i denne prosessen hatt nær kontakt med de andre eierne, og de ulike landene har nå – som før – vært opptatt av å opptre koordinert. Det vil vi fortsette med også i viktige eierbeslutninger framover.

Jeg mener at beslutninga om å satse på det nordiske hjemmemarkedet, der SAS har et helt klart fortrinn, er riktig. Virksomheten i Norge, også Widerøe, vil fortsatt være en viktig del av konsernets virksomhet. Jeg synes også satsinga på forretningsreisende virker fornuftig. Det vil kunne gi en reduksjon – det vet vi allerede – i antall ruter og fly, men vi har ikke noe grunnlag for å mene at rutetilbudet internt i Norge i særlig grad vil bli påvirket av dette. Det gjelder i all hovedsak ruter ut av Norge der SAS er i konkurranse med lavprisaktører.

Så vet alle i denne salen at et viktig element i styrets plan er kostnadsreduksjoner. Skal dette selskapet være levedyktig på sikt – og det er jo sjølsagt målsettinga – er det helt nødvendig at SAS reduserer sine kostnader. SAS vil framover få en mye mer strømlinjeformet organisasjon enn det de har hatt fram til nå. Som kjent avvikles de nasjonale selskapene i den form de har hatt til nå, og planlegginga og forretningsledelsen legges til SAS sentralt. Det vil gi en betydelig kostnadsreduksjon. Jeg forutsetter at de ansatte og ledelsen fortsetter arbeidet med å få til nødvendige kostnadsreduksjoner også framover, og

at omorganiseringa skjer i samspill mellom selskapet og organisasjonene.

Jeg konstaterer at alle partier, unntatt Fremskrittspartiet, støtter forslaget fra Regjeringa. Jeg synes det er interessant at en nordnorsk representant fra Fremskrittspartiet sier nei til dette, med de følger det ville hatt både for rutenett, for arbeidsplasser og for statens verdier.

Styret i SAS har gjennom det siste året arbeidet grundig med nye løsninger for framtida, og jeg er tilfreds med at et flertall i denne salen støtter Regjeringa i at vi går inn med egenkapital for å sørge for at SAS – bokstavelig talt – kan fly videre.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [10:42:33]: Et viktig element i det kostnadsbesparende tiltaket som SAS kommer med, er de ansatte og deres bidrag. Det er mange fagforeninger i SAS, men samlet sett skal dette gi en årlig besparelse på 1,3 milliarder svenske kroner. Det er bra at de ansatte er med og bidrar.

Jeg vil også benytte anledningen til å gi ros til de ansatte i SAS – jeg bruker SAS mye når jeg flyr til Nord-Norge, som flere har gjort et poeng av. Jeg flyr også med Norwegian, og det er like god service i begge selskapene – slik at det er sagt.

Men nå er det jo slik at Norsk Kabinforening skal ha en pressekonferanse kl. 13 i dag, altså etter at vi har vedtatt denne saken. Da vil jeg bare spørre statsråden: Vet statsråden hva som ligger i den pakken Norsk Kabinforening skal presentere? Er det kostnadsbesparende tiltak, slik det står i proposisjonen?

Statsråd Sylvia Brustad [10:43:36]: Jeg kan ikke si noe om den pressekonferansen de skal ha seinere, men det som ligger til grunn for den beslutning Stortinget er invitert til å gjøre, er at de ansatte i SAS, sammen med ledelsen og styret, har kommet fram til en strategisk plan for framtida som vi har tru på. En god del av det dreier seg sjølsagt om kostnadsreduksjoner, og jeg vil også igjen gi honnør til de ansatte for at de er med på det.

Det som er det nye nå, er at det her ligger forpliktende ting for framtida. Det vi har opplevd i en del sammenhenger før, er jo at ting er sagt og gjort – og så er det ikke det som har skjedd i virkeligheten. Jeg forventer at det som nå er sagt, og som sjølsagt også er kommunisert til Stortinget, blir fulgt opp av SAS – jeg har ingen grunn til å tru noe annet – slik at vi gjennom dette kan sørge for at SAS kan fly videre i den krevende konkurransesituasjonen man nå er i.

Torbjørn Hansen (H) [10:44:37]: Jeg er enig med statsråden i at Fremskrittspartiets idé om å selge i dagens situasjon fremstår som underlig, for å si det forsiktig. Men det som er et mer interessant tema, er jo hva som skal skje med eierskapet i SAS i et mer langsiktig perspektiv. Det fremgår av brevet den 25. februar fra statsråden til komiteen at SAS har orientert sine eiere om at man jobber med ulike strategiske alternativ, og det er åpenbart at ett av al-

ternativene der var at et annet selskap overtar det totale eierskapet i SAS.

Høyre og deler av opposisjonen peker på at dette burde man være åpen for, og at man bør lage en fullmakt fra Stortingets side med tanke på nedsalg, slik at rammene rundt eierskapet i SAS er tydelig formulert også i vedtaket i Stortinget. Ser ikke statsråden ut fra situasjonen i selskapet og situasjonen i norsk luftfart – ikke minst historisk, som statsråden selv beskriver – at en slik salgfullmakt hadde vært fornuftig, ut fra det som nå bør være eierskapspolitikken i selskapet?

Statsråd Sylvia Brustad [10:45:36]: Det er ingen hemmelighet, som også representanten Hansen påpeker, at SAS gjennom ei tid har vurdert ulike strukturelle løsninger. Det har de vært nødt til ut fra den dramatiske situasjonen som de har vært i, og delvis fortsatt er i. De har konkludert med det som Stortinget i dag sannsynligvis kommer til å gi sin tilslutning til, at den beste løsningen nå er at man går inn med egenkapital.

Når det gjelder spørsmålet om salg eller ikke salg, er fakta pr. i dag at vi ikke har noe bud på statens aksjer. Skulle et slikt bud komme, vil Regjeringa sjølsagt vurdere det på vanlig måte. Hva Stortinget så måtte vedta, vil ikke jeg legge meg opp i. Det vil vi vurdere hvis eller eventuelt når det skulle bli en aktuell problemstilling.

Leif Helge Kongshaug (V) [10:46:35]: Næringskomiteen har mottatt et brev fra Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund, datert 6. mars 2009. Det er å oppfatte slik at den organisasjonen er bekymret for framtidige arbeidsplasser innenfor SAS i Norge. Det er vel òg slik å oppfatte at danske og svenske myndigheter som eiere har vært dyktigere til å ta vare på arbeidsplassene i sine land i forhold til det norske myndigheter har vært. Brevet avsluttes med en oppfordring om at det er viktig at de norske arbeidsplassene blir tatt vare på.

Deler statsråden den kritikken som kommer fram i det brevet? Synes statsråden at norske myndigheter har vært dyktige nok som eiere til å ta vare på norsk kompetanse og norske arbeidsplasser?

Statsråd Sylvia Brustad [10:47:31]: Jeg har jo sjølsagt på vegne av Regjeringa også hatt dialog med flere av organisasjonene i SAS, deriblant YS. Men det er ikke slik at det er regjeringene, verken i Sverige, Danmark eller i Norge, som sitter og forhandler når det gjelder arbeidsplasser. Det vet representanten Kongshaug. Det er det styret og ledelsen som har ansvaret for. Jeg går sjølsagt ikke inn i noen som helst slags forhandlinger om det. Derfor mener jeg at det heller ikke er noe hold i å si at den ene regjeringa eller det ene landet har vært flinkere eller dårligere enn andre til å beholde eller ikke beholde arbeidsplasser.

Det jeg imidlertid er helt sikker på, er at hvis Stortinget i dag ikke gjør det vedtak som jeg skjønner at det ligger an til at man gjør – og det er jeg glad for – hadde vi stått overfor en helt annen situasjon for de ansatte i SAS. Det at man nå går inn med egenkapital fra de tre landene og Wallenbergstiftelsen, gjør at flere av arbeidsplassene

også i Norge er tryggere enn alternativet ellers ville ha vært. Men både SAS, Norwegian, flybransjen i Norge, Europa og verden står overfor en meget krevende situasjon på grunn av den finanssituasjonen som vi er i. Det gjør at ingen pr. i dag kan gi garantier for arbeidsplasser, verken her eller der.

Øyvind Korsberg (FrP) [10:48:55]: Jeg er litt opptatt av beslutningsgrunnlaget som Stortinget i dag fatter sine vedtak på. I sted fikk jeg kvittert ut at man ikke har oversikt over organisasjonenes bidrag, som det framgår av proposisjonen.

Da har jeg et spørsmål til statsråden: Vet statsråden hvor mange ansatte i Norge som kommer til å miste jobben på grunn av den sparepakken? Og hvor mange flyruter vil eventuelt bli innstilt i Norge?

Og så må jeg vise til en artikkel som stod i Finansavisen fredag 6. mars, der det framgår at SAS skjuler milliardtap når det gjelder sikring av flydrivstoff. Det milliardtapet er på 1,7 milliarder svenske kroner. Hvorfor er ikke det omtalt i proposisjonen?

Statsråd Sylvia Brustad [10:49:44]: La meg først si at Stortinget sjølsagt har fått alt det underlagsmaterialet som skal til for å kunne fatte beslutningen. Det er sjølsagt ingenting som er holdt tilbake der, og det er heller ikke riktig at vi ikke har oversikt over det. Men det vi ikke har oversikt over, og som det heller ikke er naturlig verken for storting eller regjering å vite alle detaljer om, for det er ikke vårt ansvar, er hvor mange ansatte det er snakk om – her eller der.

Når det så gjelder rutenettet i Norge, har vi fått opplyst at det vil være så å si uendret, uten at noen kan gi en garanti for all framtid, slik verden er.

Det jeg synes er interessant nå, er at representanten Korsberg plutselig har så stor omsorg for de ansatte. Det Fremskrittspartiet i hvert fall har sagt fra talerstoler, i debatter og i innstillinga, er at de ikke støtter egenkapitalutvidelsen. Det ville ha vært dramatisk for norske arbeidsplasser! Fremskrittspartiets resonnement henger heller ikke her på greip i forhold til virkeligheten. Hvis ikke vi hadde gått inn med penger i SAS, hadde mange arbeidsplasser i Norge røket. Det er helt sikkert.

Presidenten: Presidenten vil gjøre oppmerksom på at «henger ikke på greip» ikke er et parlamentarisk uttrykk.

Torbjørn Hansen (H) [10:50:58]: Jeg vil komme tilbake til et tema som representanten Gullvåg tok opp i sitt innlegg når det gjelder konkurranse i luftfarten. Gullvåg sa noe slikt som at myndighetene hadde frarøvet SAS konkurransefordeler i det nordiske markedet, at det var en ulempe for selskapet at ordningen med bonuspoeng ble tatt bort fra norsk luftfart, og at dette åpnet opp for såkalte billigselskaper i norsk luftfart.

Jeg vil jo si at Høyre i forrige periode jobbet mye for å få til denne konkurransen i norsk luftfart. Vi er svært glad for at lavprisselskapet Norwegian har entret norsk luftfart og dermed gitt passasjerene et bedre tilbud og lavere pri-

ser. Det er tydelig at Gullvåg savner tiden med monopol i luftfarten og skyhøye priser for norske flyreisende, særlig de som skal ut i distriktene.

Mitt spørsmål er: Kan statsråden forsikre at Regjeringen gjør hva den kan for å opprettholde konkurranse i luftfarten, og at man ikke har noen planer om å gjeninnføre bonuspoeng og dermed slå beina under lavprisselskapene i Norge?

Statsråd Sylvia Brustad [10:51:57]: La meg først si at jeg ikke mistenker representanten Gullvåg for å ønske seg tilbake til ei tid da det var veldig mye høyere flypriser – sånn at det er sagt.

Vi mener også at Norwegians inntog på det norske markedet har vært bra for konkurransen, bra for forbrukerne, og at de har gjort mye for norsk luftfart. Den konkurransen mener jeg det er viktig å beholde også framover. Som en logisk følge av det mener vi det er viktig å gå inn med egenkapitalforhøyelsen i SAS, slik at den konkurransen kan være der. Jeg mener det er en fordel både for det landsdekkende nettet, for forbrukerne og forhåpentligvis også med tanke på prisene. Jeg kan derfor garantere at denne regjeringa er opptatt av å kunne beholde konkurranse i rutenettet i Norge framover.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

Øyvind Korsberg (FrP) [10:53:06]: Jeg har bare lyst til å kommentere noen av de utfordringene jeg har fått. Noen har gjort et poeng av at jeg er en nordnorsk stortingsrepresentant som burde skjønne verdien av SAS. Jeg kan jo bare opplyse at jeg har bodd ved siden av Tromsø lufthavn i hele min barndom og oppvekst – det er kanskje derfor jeg har mistet hørselen litt.

Jeg har i hvert fall fått med meg at representanten Ballo var opptatt av de historiske linjene. Det er klart at hvis man tar utgangspunkt i det å skulle forsvare historikken, er det selvfølgelig fremdeles naturlig å opprettholde et eierskap i SAS, og gjerne kjøpe seg opp. Vi har ingen problemer med å se akkurat de historiske linjene, men framtiden bygger man ikke på gamle historier. Framtiden er det som ligger foran oss nå – situasjonen innenfor norsk og internasjonal luftfart er en helt annen i dag enn det den var tidligere. Det har partiet også omtalt i innstillingen, side 4, spalte 1 – så der kan Olav Gunnar Ballo få det med seg.

Så vil jeg gjenta at de ansatte i SAS har gjort en god jobb. Det er de tidligere ledelsene som har sviktet radikalt. Det som også er viktig for oss, er å ta vare på forbrukerne – altså de reisende – og gi dem et tilbud.

Jeg vil igjen minne om at da SAS i en periode hadde monopol i Norge, var billettprisene skyhøye. Man kan jo også se at på de rutene SAS har monopol på i dag, ligger de langt over i pris enn på de rutene der det er konkurranse. Så vi er for konkurranse for å gi det beste tilbudet. Når det er konkurranse, er det de beste som overlever, og de ansatte i SAS har en god mulighet i så måte.

Jeg er fremdeles litt forvirret over representanten Tor-

bjørn Hansen og Høyre. Man er med på å fremme et forslag som skal gi en langsiktig fullmakt. Hadde det forslaget blitt vedtatt, hadde Regjeringen fått en fullmakt, men den fullmakten kunne man bruke ganske kjapt. Så det ligger jo ingen føringer fra Høyre om at dette er langsiktig. Jeg registrerer at Høyre går bort fra det de mente i eierskapsmeldingen, og at de nå har en ny politikk som går ut på å bruke enormt mye midler for å forsvare små verdier i selskapet. Høyre har heller ikke kvittert ut hva partiet kommer til å gjøre neste gang SAS kommer løpende til Regjeringen for å be om mer penger, så jeg tror Høyre får ta en debatt på kammerset og utforme den politikken de ønsker å ha innenfor luftfart. Slik det er nå, kan jeg dessverre ikke si at Høyre flyr på autopilot – de flyr nærmest uten kart og kompass og ingen i cockpiten.

Steinar Gullvåg (A) [10:56:19]: Jeg synes på mange måter det er interessant at representanter for partier som nær sagt i alt og ett dyrker den frie og hellige konkurransen, ikke ser at konkurransen kan gi seg slike utslag at den favoriserer enkelte aktører i et marked.

SAS' situasjon er ikke bare at de konkurrerer med Norwegian på det norske, innenlandske luftfartsmarkedet, de konkurrerer også med internasjonale, større selskaper, både i og utenfor Skandinavia. Det som kan virke som om en likestilt konkurransesituasjon innenlands, kan være en ulik situasjon utenlands. Det jeg gjorde i mitt tidligere innlegg i dag, var å stille spørsmål om det ikke kunne være slik at kanskje SAS i dag er brakt inn i en svært uheldig konkurransesituasjon i forhold til sine internasjonale konkurrenter, som følge av at man på det norske markedet ikke har anledning til å utstede bonuspoeng for innenlands flyreiser.

Dette spørsmålet synes jeg også hr. Hansen burde vært opptatt av, nettopp fordi det vil være til forbrukernes beste å få konkurranse på like vilkår – ikke for å favorisere et skandinavisk flyselskap, men for å likestille det i konkurransen internasjonalt.

Så er jeg selvfølgelig forundret over at Fremskrittspartiet uten knussel går inn for å legge ned et selskap som historisk sett har hatt svært stor betydning for utviklingen i norsk luftfart. Det de foreslår her i dag, er å legge ned selskapet og kaste vrak på de verdiene som tross alt ligger der. Skjønt, egentlig burde jeg ikke være spesielt forundret over det, for det er slik Fremskrittspartiet opptrer nær sagt i enhver næringspolitisk sammenheng.

Olav Gunnar Ballo (SV) [10:59:21]: Jeg merket meg det Øyvind Korsberg sa, at «framtiden bygger man ikke på gamle historier». Det er et interessant utsagn. Hvis man tenker seg at man ikke skulle bygge framtiden på den historien man tar med seg inn i framtiden, hva slags samfunn ville man få da? Hvis det å snu seg tilbake i denne salen, ikke skulle spille noen rolle, da hadde ikke engang Grunnloven spilt noen rolle. Poenget må nettopp være å ta vare på de historiske røttene. Det man derimot må være villig til, er naturligvis endring, omstilling, vilje til å la ting skje på andre premisser enn før – og den viljen har vi i SV.

Jeg tror jo at en del av de feilinvesteringene vi ser nå

det gjelder f.eks. Hurtigruten, gjør det helt nødvendig å diskutere et annet transportmønster for Hurtigruten.

For å bedre trafikkgrunnlaget for reiselivet når det gjelder rutetrafikken, er vi nødt til å diskutere endringer i rutemønsteret for flytrafikken. Men noe av det mest interessante med Fremskrittspartiet er jo at hvis man da ser at det er velgere å tape på det, så er man ikke med på dét heller. Kenneth Svendsen ønsket jo ikke for alt i livet at Vardø lufthavn skulle avvikles. Det som er paradoksalt der, er jo at det er like langt fra Vardø til Vadsø som det er fra Oslo til Gardermoen, og Vardø har en lufthavn, mens det har ikke Oslo. Det er omtrent like mange flyplasser i bruk i Finnmark som det er i Danmark. Forskjellen er at det bor 72 000 mennesker i Finnmark, mens i Danmark bor det rundt 6 millioner mennesker.

Det er en interessant debatt, for hvis man begynner å diskutere dette i et samfunnsperspektiv, kan det godt tenkes at man kunne hatt et rutemønster med andre typer transportmidler i Finnmark som gjorde at man hadde hatt langt færre flyplasser. Men så lenge man i utgangspunktet sier at man lar konkurransen bestemme hva som skal være der, vil man naturligvis sanere ganske dramatisk det som er av transporttilbud i Finnmark.

Til gjengjeld ser vi altså at når det begynner å brenne under føttene på Fremskrittspartiet, og de ser at velgerne reagerer, f.eks. i et lokalsamfunn som Vardø, da er det ikke lenger konkurransen som skal gjelde. Da skal man legge føringer for at *den* flyplassen må ikke nedlegges, og *den* må ikke nedlegges – i hvert fall ikke her i Nordland hvor jeg kommer fra, for da taper jeg velgere. Så sier man i tillegg, og jeg gjentar, at «framtiden bygger man ikke på gamle historier». Det betyr altså at det skal være en politikk fra hånd til munn og fra dag til dag, styrt av de ulike vinder. Og hvis det er kastevinder den ene veien, snur man seg dit, og motsatt hvis det blåser en annen vind. Slikt blir det naturligvis ikke langsiktighet av, og konsekvensen for SAS, hvis man skulle følge Fremskrittspartiets politikk, ville jo vært at selskapet kanskje på linje med Spanair hadde gått for 1 euro til Lufthansa i en krisetid, i stedet for at man investerer i de verdiene som er lagt ned i selskapet gjennom 63 år, ser det langsiktig, som heldigvis både Høyre og Venstre er opptatt av, og sikrer verdiene, sikrer arbeidsplassene og sikrer rutemønsteret for flytrafikken i Norge.

Torbjørn Hansen (H) [11:02:45]: Representanten Korsberg gjorde rede for en viss forvirring rundt Høyres stemmegivning i dag. Det er jo opp til den enkelte representant å gjøre rede for sin forvirring fra denne talerstol, men det som jeg forsøkte å få fram i mitt innlegg, er at det å gjennomføre et salg av SAS i dagens situasjon – i en så finansiell ustabil situasjon – er urealistisk, det er useriøst, og det vil være å nulle ut de verdiene som staten og skattebetalerne har i selskapet SAS. Så det er ikke en tilgjengelig løsning. Derfor er det nødvendig å delta i emisjonen. Men det at vi samtidig foreslår en langsiktig salgsfullmakt, eller for så vidt også en kortsiktig salgsfullmakt, gjør at staten når som helst kan selge aksjene i SAS dersom man finner en god løsning for det. Men det er åpenbart for alle som

følger med på denne situasjonen – det tror jeg også gjelder for Korsberg – at det å gjennomføre et salg nå er helt urealistisk. Det synes jeg også at Fremskrittspartiet burde ta inn over seg.

Det er også ganske pussig å observere holdningen til statlig eierskap fra representanten Korsberg, som for litt over et år siden støttet statens kjøp av aksjer i Aker Holding på 5 milliarder kr, en investering som nå har påført skattebetalerne et tap på mer enn 70 pst. Det hadde vært interessant å få høre hvorfor Korsberg vil selge aksjer i SAS for kroner null, mens han kjøpte aksjer i Aker Holding for 5 milliarder kr.

Ellers forstår jeg at representanten Gullvåg er uenig med statsråden når det gjelder konkurranse i norsk luftfart. Det får vi bare ta til etterretning.

En annen sak som jeg vil ta opp på slutten av debatten, er en pressemelding fra Norsk Kabinforening som ligger ute i dag. Det handler om kollektivavtaleforhandlingene for 2008, og at man skal ha et medlemsmøte i dag 12. mars kl. 13 og informere om resultatet av disse kollektivavtaleforhandlingene for 2008, som er avsluttet. Jeg vil for ordens skyld bare spørre statsråden om hun kjenner til om resultatet fra disse kollektivavtaleforhandlingene påvirker det som er omtalt i proposisjonen, om det er noe rundt denne saken som tyder på at fagforeningen ikke har den klare, konstruktive linje til omstillingsprosessen i SAS som Stortinget er blitt orientert om i denne proposisjonen. Det ville være veldig overraskende hvis det på pressekonferansen kl. 13 i dag, etter at Stortinget har behandlet denne emisjonssaken, kommer noe som forandrer det grunnlaget som Stortinget har for vedtaket i denne saken.

Presidenten: Øyvind Korsberg har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Øyvind Korsberg (FrP) [11:05:41]: Jeg er også spent på hva som kommer ut av pressekonferansen til Norsk Kabinforening, men det antar jeg statsråden kommer opp og redegjør for.

Bare til representanten Gullvåg: Det er jo ikke slik at vi ønsker å legge ned SAS. Vi ønsker bare ikke at vi skal bruke 700–800 mill. kr av skattebetalerne penger på å gå inn i selskapet. Det er jo også sagt fra SAS' side at om man ikke fikk til en hel emisjon, så ville ikke selskapet gå konkurs, men man ville stå i en tynge situasjon.

Til representanten Ballo: På et halvt minutt klarer jeg ikke å redegjøre for hele Fremskrittspartiets samferdselspolitikk, men konkurranseelementet er en viktig bit, på samme måte som det også var det for Hurtigruten da den var ute etter anbud og var utsatt for konkurranse. Så her er det snakk om kjøp av tjenester, og det er ikke snakk om å legge ned noen flyruter.

Så er det bare hyggelig å registrere at Høyre kommer etter Fremskrittspartiet når det gjelder fullmakt til salg av SAS.

Statsråd Sylvia Brustad [11:06:56]: Til det spørsmålet som flere representanter har stilt om den pressekonfe-

ransen som Norsk Kabinforening skal ha seinere i dag: Det dreier seg altså om avslutning av forhandlingene for 2008, og det er ingenting i det som der vil bli presentert, slik jeg har blitt informert om det, eller noe annet som skulle påvirke noe av det beslutningsgrunnlaget eller den informasjon som er gitt til Stortinget, eller det som Stortinget kan vedta seinere i dag. Så det er det samme grunnlaget som gjelder. Det er ikke noe nytt i forhold til det, men det er en avslutning av forhandlingene for 2008.

Så bare en kort merknad til representanten Torbjørn Hansen og det han omtaler som tap i forhold til Aker Solutions, eller det som skjedde i forhold til Aker Kværner og det oppkjøpet. Alle ser jo at i den finanskrisa vi nå er inne i, er det svært mange selskaper, også de som staten eier eller er deleier i, som pr. nå har fått mindre verdi på børsen. Slik er det å være en langsiktig eier. Nå har det gått ekstremt mye ned. Men det går altså opp og ned, og det er derfor vi er langsiktige eiere. Så jeg mener det blir galt når det da beskrives som et tap, i dette tilfellet i forhold til Aker Solutions.

Helt til slutt: Det er interessant å høre representanten Korsberg her si at Fremskrittspartiet ikke ønsker å legge ned SAS, men allikevel har som intensjon å stemme mot en egenkapitalforhøyelse. Nå skjønner jeg at «henger ikke på greip» ikke er et parlamentarisk uttrykk, men jeg må bare si at konsekvensen av å stemme mot det som jeg heldigvis er glad for at flertallet her støtter, nemlig å gå inn med egenkapital i SAS, ville ha vært meget dramatisk, for SAS, for arbeidsplasser og for rutenett, enten du bor i Nord-Norge, eller hvor ellers du bor i dette landet. Til dem som går rundt og trur at det ikke ville hatt noen betydning, må jeg, med respekt å melde, si: De tar feil.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.
(Votering, se nedenfor)

Carl I. Hagen gjeninntok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget går til votering.

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
950	96	Forvaltning av statlig eierskap Aksjer	720 000 000

II

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.

III

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet kan overskride bevilgningen over kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap, post 96 Aksjer, som følge av end-

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslag nr. 2, fra Leif Helge Kongshaug på vegne av Venstre

Det votes over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget gir Regjeringen fullmakt til salg av aksjene i SAS AB.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 66 mot 36 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 11.16.35)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å redusere eierandelen i SAS AB i forbindelse med oppkjøp, fusjoner eller strategiske allianser.»

Presidenten antar at Fremskrittspartiet og Høyre nå ønsker å støtte forslaget subsidiært.

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 59 mot 43 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 11.16.59)

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet for 2009 gjøres følgende endring:

ringer i valutakurs og mindre endringer i endelig fastsatt emisjonsbeløp.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 77 mot 23 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 11.17.22)

Sak nr. 2 [11:17:31]

Referat

1. (140) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Gjermund Hagesæter og Kåre Fostervold om vrakpant på 22 000 kroner for bil som er 20 år eller eldre (Dokument nr. 8:46 (2008–2009))
2. (141) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Linda C. Hofstad Helleland og Peter Skovholt Gitmark om å etablere en ordning som fremmer en raskere utskifting av de eldste og mest forurensende bilene (Dokument nr. 8:49 (2008–2009))
Enst.: Nr. 1 og 2 sendes energi- og miljøkomiteen.
3. (142) Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av fellesskapsprogrammet for vern av barn som nyttar Internett og annan kommunikasjonsteknologi (Sikrere Internett) 2009–2013 (St.prp. nr. 44 (2008–2009))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen, som foretter sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
4. (143) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Jan Arild Ellingsen og Karin S. Woldseth om å fjerne regnskapsplikten for små stiftelser (Dokument nr. 8:47 (2008–2009))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
5. (144) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sonja Irene Sjøli og Inge Lønning om bedre helsetjenester der pasientene bor (Dokument nr. 8:50 (2008–2009))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
6. (145) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Jon Jæger Gåsvatn og Åse M. Schmidt om nødvendige lovendringer slik at kommunene kan innføre brukerstyring med foreldreffertall i skolens brukerstyre (Dokument nr. 8:41 (2008–2009))
Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.
7. (146) Endring i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdepartementet (kjøp av flyruter) (St.prp. nr. 42 (2008–2009))
8. (147) Kostnadsauke på rv 283 Øvre Sund bru i Drammen i Buskerud – vidare utbygging (St.prp. nr. 45 (2008–2009))
9. (148) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur (Dokument nr. 8:48 (2008–2009))
Enst.: Nr. 7–9 sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
10. (149) Samtykke til inngåelse av en avtale mellom Norge og Island av 3. november 2008 vedrørende grenseoverskridende hydrokarbonforekomster (St.prp. nr. 43 (2008–2009))
Enst.: Sendes utenrikskomiteen.

Presidenten: Da er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet i henhold til forretningsordenen § 37 a før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 11.19.
