

**Ed.**

**34. Frumvarp til laga**

**[33. mál]**

um málefni Flugleiða hf.

(Lagt fyrir Alþingi á 103. löggjafarþingi 1980.)

**1. gr.**

Ríkisstjórninni er heimilt, gegn þeim tryggingum sem hún metur gildar, að veita Flugleiðum hf. sjálfskuldarábyrgð á láni sem nemur allt að 3 milljónum bandaríkjadala eða jafnvirði þeirrar fjárhæðar í íslenskum krónum og tekið er til eins árs í því skyni að mæta rekstrarhalla, ef verður, á flugi félagsins milli Luxemborgar og Bandaríkjanna frá 1. okt. 1980 til 30. sept. 1981. Ríkissjóði er jafnframt heimilt að standa undir vöxtum af láni þessu.

Lendingargjöld, leigugjöld vegna aðstöðu á Keflavíkurflugvelli, svo og tekju- og eignarskatt og launaskatt og önnur gjöld ber félaginu að greiða á réttum gjald-  
dögum, en þann hluta þessara gjalda sem rekja má til Norður-Atlantshafsflugsins fær félagið endurgreiddan við skuldauppgjör, sbr. 3. mgr.

Í fjárlagafrumvarpi fyrir árið 1982 skal tillaga gerð um hlutdeild ríkissjóðs í uppgjöri þessa láns með hliðsjón af rekstrarafkomu fyrirtækisins á ofangreindri flugleið umrætt tímabil, að teknu tilliti til þeirrar endurgreiðslu sem um er rætt í 2. mgr., og miðað við þær tekjur sem telja má að ríki og sveitarfélög hafi haft undanfarin ár af flugi á umræddri flugleið.

2. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að auka hlutafjäreign ríkissjóðs í Flugleiðum hf. í allt að 20% hlutafjár.

3. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt, gegn þeim tryggingum sem hún metur gildar, að veita Flugleiðum hf. sjálfskuldarábyrgð á lánnum sem nema allt að 12 milljónum bandaríkjadala til að bæta rekstrarfjárstöðu fyrirtækisins.

4. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að fella niður ógreidd lendingargjöld Flugleiða hf. á Keflavíkurflugvelli af Atlantshafsfluginu fram til 1. október 1980. Jafnframt er ríkisstjórninni heimilt að semja um greiðslufrest á aðflutningsgjöldum, sérstöku vörugjaldi og söluskatti af tölvubúnaði til farþegabókhalds fyrirtækisins. Ennfremur er ríkisstjórninni heimilt að fella niður stimpilgjöld af lánskjöllum sem gefin voru út vegna kaupa Flugleiða hf. á flugvél af gerðinni Boeing 727-200 á árinu 1980.

5. gr.

Við veitingu ríkisábyrgða skv. 1. og 3. gr. er ríkisstjórninni heimilt að setja þau skilyrði sem hún telur nauðsynleg, þ.á.m. að fyrirtækið standi skil á opinberum gjöldum og aukin verði áhrif starfsfólks á stjórn fyrirtækisins með sölu hlutabréfa.

6. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

A t h u g a s e m d i r v i ð l a g a f r u m v a r p þ e t t a .

Á fundi ríkisstjórnarinnar 16. september 1980 var gerð svohljóðandi samþykkt: „Ljóst er að sú ákvörðun Flugleiða hf., að draga mjög úr eða fella niður flugrekstur á Atlantshafsleiðinni á milli Luxemborgar og Bandaríkjanna mun hafa afar viðtæk áhrif í ýmsum þjónustugreinum og skapa óvissu um atvinnu fjölda manna, auk þess sem umtalsverðar tekjur ríkissjóðs af flugi þessu falla niður.

Að þessu athuguðu telur ríkisstjórnin rétt að stuðla að því, að umrætt flug megi halda áfram með svipuðum hætti og verið hefur enda verði það í höndum íslensks flugfélags. Í þessu skyni er ríkisstjórnin reiðubúin til þess að bjóða eftirgreinda aðstoð:

1. Ríkissjóður veiti í 3 ár bakábyrgð sem nemi u. þ. b. þeim tekjum sem ríkissjóður hefur haft af umræddu flugi (lendingargjöld, leigugjöld á Keflavíkurflugvelli, tekjur af frihöfn, opinber gjöld o. fl.), allt að \$ 3 milljónir á ári til greiðslu á eða upp í rekstrarhalla sem kann að verða frá 1. okt. 1980 til 1. okt. 1983.
2. Á fundi samgönguráðherra Íslands og Luxemborgar verði leitað eftir sambærilegri aðstoð frá ríkisstjórn Luxemborgar.
3. Eignarhluti ríkissjóðs í Flugleiðum hf. verði aukinn í 20 af hundraði hlutafjárins.

Ríkisstjórnin leggur jafnframt áherslu á eftirgreind atriði:

1. Atlantshafsflugið verði eins og frekast er unnt aðskilið frá grundvallarfluginu (innanlandsflugi og nauðsynlegustu tengslum við nágrennalöndin), t. d. með að-

skildum fjárhag eins og hagkvæmt er og e. t. v. sérstakri rekstrarstjórn þar sem í eiga sæti fulltrúi stjórnar félagsins, fulltrúi starfsliðs og fulltrúi samgönguráðuneytis.

2. Samstarf og samstaða stjórnar og starfsliðs Flugleiða verði stórbætt. Stuðlað verði að því að koma á sem bestum starfsfriði umrædd 3 ár, m. a. með sam-  
einingu flugmanna í eitt félag. Starfsliði verði gefinn kostur á auknum hlut í félaginu og aðstöðu til að fylgjast með ákvarðanatöku. Teknar verði upp form-  
legar viðræður við starfslið um framkvæmd ofangreindra atriða“.

Frumvarp þetta er flutt í samræmi við framangreinda samþykkt.

#### *Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.*

##### Um 1. gr.

Samkvæmt ákvæðum greinarinnar er ríkisstjórninni heimilt að ganga í sjálf-  
skuldarábyrgð vegna láns að fjárhæð þrjár milljónir bandaríkjadala er Flugleiðir hf.  
áforma að taka. Ríkisstjórninni er heimilt að greiða vexti af láni þessu úr ríkissjóði.

Félaginu ber að greiða öll gjöld sín á réttum gjalddögum en þann hluta lend-  
ingargjalda, leigugjalda vegna aðstöðu á Keflavíkurflugvelli, tekju- og eignarskatts,  
launaskatts og annarra gjalda sem rekja má til Norður-Atlantshafsflugsins fær  
félagið endurgreiddan við skuldauppgjör, sbr. 1. gr. Eftirfarandi yfirlit sýnir tekjur  
ríkissjóðs af Norður-Atlantshafsflugi 1979:

1. Lendingargjöld .....	294 257 000
2. Húsaleiga til varnarmáladeildar .....	80 520 000
3. Opinber gjöld starfsmanna (áælaðir 450 eða 34% af heild) ..	439 353 000
4. Launaskattur (sömu forsendur) .....	88 529 000
5. Opinber gjöld félags (álagt 1979 vegna 1978 í Reykjavík kr. 278 061 581, reiknað með ca. 50% tekna frá N-Atlantshafsflugi)	140 000 000
6. Frihöfn .....	100 000 000
	<hr/>
	1 142 659 000

Meðalgengi bandaríkjadals var kr. 352,93 á árinu 1979 og var því þessi upphæð  
3 237 636 dalir.

##### Um 2. gr.

Á fundi hluthafa í Flugleiðum hf. hinn 8. október s.l. var samþykkt að auka  
hlutafé úr 2 940 000 000 kr. í 3 500 000 000 kr. Ríkissjóður á hlutafé að upphæð  
164 018 600 kr. og felur heimildin í sér að auka það um 535 981 400 kr.

##### Um 3. gr.

Með bréfi til samgönguráðherra dags. 15. september 1980 leita Flugleiðir hf.  
eftir ríkisábyrgð á tveimur lánnum er félagið hyggst taka til að bæta rekstrarfjár-  
stöðu sína. Er annars vegar um að ræða lán í því skyni að breyta skammtímaskuldum  
í föst lán, en skuldir til skamms tíma eru taldar nema 6 milljónum bandaríkjadala.  
Hins vegar er beðið um aðstoð vegna árstíðabundinnar rekstrarfjárþarfar og er þar  
einnig um 6 milljón dala upphæð að ræða. Bréf Flugleiða hf. er birt hér sem  
fylgiskjal I.

##### Um 4. gr.

Flugleiðir hf. hafa ekki greitt lendingargjöld á Keflavíkurflugvelli síðan í ágúst  
1979. Hafa lendingargjöldin frá þeim tíma verið færð á viðskiptareikning sem skuld  
fyrirtækisins. Ákvæði greinarinnar gera ráð fyrir að felld verði niður ógreidd lend-  
ingargjöld af Atlantshafsfluginu. Hins vegar er gert ráð fyrir að full skil verði  
gerð á öllum öðrum lendingargjöldum og þá jafnt vegna ársins 1980 sem 1981.

Á árinu 1979 gerðu Flugleiðir hf. samning við IBM á Íslandi um nýjan tölvubúnað fyrir félagið (IBM 4341) til afhendingar í mars/apríl 1981. Tölvubúnaður þessi er ein af forsendum þess að sú endurskipulagning sem nú á sér stað hjá félaginu takist, en vélar þessar á að nota fyrir farskrárkerfi bæði í innanlands- og millilandaflugi. Aðflutningsgjöld af tækjum þeim sem hér um ræðir eru jafnvirði 238 720 dala eða um 130 milljónir króna.

Á undanförnum árum hafa Flugleiðir hf. ekki þurft að greiða stimpilgjöld vegna flugvélaþauka þar sem lánardrottinnar félagsins hafa látið sér nægja yfirlýsingar um að eignir yrðu ekki öðrum veðsettar. Við kaup á Boeing 727-200 var þó talið nauðsynlegt að formleg veðsetning færi fram. Eftir atvikum er lagt til að stimpilgjöld vegna veðsetningar þessarar verði felld niður.

Um 5. gr.

Á undanförnum árum hefur þess verið getið í texta laga að ríkisstjórnin geti sett skilyrði við veitingu ríkisábyrgða. Hér er þeirri venju haldið.

Í samþykkt ríkisstjórnarinnar frá 16. sept. 1980 koma fram skilyrði sem ríkisstjórninni þykir nauðsynlegt að setja í sambandi við þá aðstoð sem í þessu frv. felst. Má m. a. nefna að talið er nauðsynlegt að aðskilja svo sem frekast er kostur rekstur Norður-Atlantshafsflugsins frá öðru flugi á vegum Flugleiða hf. á því reynsluári sem hér um ræðir, þannig að erfiður rekstur á Norður-Atlantshafsleiðinni leiði til sem minnstra rekstrarerfiðleika á öðrum flugleiðum.

Vafalaust hafa deilur á milli stjórnar og starfslíðs valdið miklum erfiðleikum í rekstri. Úr því þarf að bæta. Því hefur verið lögð áhersla á að orðið verði við óskum starfslíðs um aukna aðild að stjórn félagsins.

Í þeim miklu rekstrarfjárerfiðleikum sem hlutafélagið á í verður að telja sjálf-sagt að félagið leiti sjálft allra leiða til þess að bæta rekstrarfjárstöðu fyrirtækisins, t. d. með sölu eigna og aukningu hlutafjár.

## Fylgiskjal I.

15. september 1980.

„Hr. samgönguráðherra  
Steingrímur Hermannsson  
Samgönguráðuneytið  
Arnarhvoli  
101 Reykjavík.

Eins og um var talað á fundi með yður, forsætisráðherra og félagsmálaráðherra 10. september s. l., þá upplýsist eftirfarandi varðandi þá fjárhagsaðstoð, sem farið er fram á, að stjórnvöld veiti Flugleiðum hf.

Samkvæmt þeim áætlunum, sem gerðar hafa verið og sendar voru yður 8. september s. l., þá er rekstrarfjárbörf Flugleiða hf. samtals \$ 12 milljónir veturinn 1980/1981, sem skiptist þannig.

Annars vegar er um að ræða að fá aðstoð stjórnvalda um að breyta skammtímaskuldum í föst lán og nemur sú upphæð \$ 6 milljónum.

Hins vegar er um að ræða aðstoð vegna árstíðabundinnar rekstrarfjárþarfar, og nemur sú upphæð \$ 6 milljónum og er tímasetning þessi:

1. nóvember 1980 .....	\$ 2 milljónir
1. janúar 1981 .....	\$ 2 milljónir
1. mars 1981 .....	\$ 2 milljónir

Samtals \$ 6 milljónir

Endurgreiðsla árstíðabundinnar rekstrarfjárfarfar er áætluð eftirfarandi:

1. júlí 1981 .....	\$ 2 milljónir
1. ágúst 1981 .....	\$ 2 milljónir
1. september 1981 .....	\$ 2 milljónir

Samtals \$ 6 milljónir

Tekið skal fram að í áætlun þeirri, sem gerð hefur verið er reiknað með því að tvær Boeing 727-100 vélar félagsins verði seldar. Ef ekki verður af þeirri sölu breytist fjárförfin.

Í áætluninni er ekki gert ráð fyrir sölu á neinum meiriháttar eignum og við sölu á slíkum eignum, t.d. hlutabréfum í erlendum félögum, DC-8 flugvél, myndi fjárförfin minnka í samræmi við slíkar sölur ef fram færu.

Til tryggingar á þessari aðstoð koma veðsetningar í eignum Flugleiða hf. eftir nánara samkomulagi við stjórnvöld.

Virðingarfyllst,  
Sigurður Helgason (sign.)  
forstjóri“

## Fylgiskjal II.

1. október 1980

Hr. Steingrímur Hermannsson, samgönguráðherra  
Samgönguráðuneytinu  
Arnarhvoli  
101 Reykjavík

Að ósk ráðuneytisins fylgja hér með upplýsingar um athuganir á sölu fasteigna, hlutabréfa í öðrum félögum og hugsanlega flugvéla til þess að bæta greiðslufjárstöðu fyrirtækisins. Jafnframt hefur ráðuneytið óskað upplýsinga um áhrif hugsanlegrar hlutafjár aukningar ríkissjóðs og annarra.

Reynt verður að gera grein fyrir því hvert gæti verið hugsanlegt söluandvirði þeirra eigna félagsins sem til umræðu hafa komið varðandi sölu. Jafnframt verður reynt að gera grein fyrir því hverjar eru áhvilandi skuldir vegna þessara eigna svo og hverjar eru veðsetningar.

### 1. Sala eigna.

Rakið verður hvaða eignir er hugsanlegt að selja eða hafa komið inn í umræðu um hugsanlega sölu og sjónarmið fyrirtækisins varðandi hagkvæmstu kosti:

#### 1.1. B-727 (100).

Félagið hafði lengi haft eina vél til sölu en ekki hefur enn tekist með sölu. Aðilar frá Júgóslavíu höfðu áhuga á kaupum, en þeim hefur ekki tekist að afla fjármögnunar til kaupanna. Við gerum því ekki ráð fyrir að af þeirri sölu verði. Þar sem mjög erfitt er um sölu flugvéla um þessar mundir er óvarlegt að gera ráð fyrir því að af sölu annarrar eða beggja þessara flugvéla geti orðið.

#### 1.2. DC-8 flugvél.

Félagið hefur lengi haft á sölulista eina DC-8 flugvél og hefur ekki tekist að selja hana. Mjög lítil markaður er í flugvélasölu nú um þessar mundir og hefur verið svo undanfarið eitt ár. Það er því varfærnislegra að reikna með að ekki geti orðið af sölu þessarar vélar.

### 1.3. Bilaleiga Loftleiða.

Fyrirtækið hefur s. l. áratug rekið Bilaleigu og nú eru í þeim rekstri um 130 bifreiðar. Bilaleigan á fyrir utan bíla sáralitlar eignir, það er þá helst í vara-hlutum og húsnæði og innréttingum. Verðmæti þeirra eigna sem bundin eru í Bilaleigunni má áætla að séu nálægt 600 milljónum kr. Engin lán eru áhvilandi á þeim eignum, sem eru tengd Bilaleigu. Eignir Bilaleigunnar eru ekki veð-settar. Heildarverðmæti eru því um kr. 600 milljónir á markaðsvirði, eða um \$ 1 150 000.

### 1.4. Arnarflug.

Félagið keypti á árinu 1978 57% hlut í Arnarflugi hf. Hlutfé þess fyrirtækis er kr. 120 milljónir. Ekki liggur fyrir matsverð á hlutabréfum í Arnarflugi.

### 1.5. Aerogolf.

Félagið á 24% hlutabréf í eignafélagi um hótél sem rekið er í Luxemborg. Verðmæti þessara bréfa hefur verið áætlað í eignamati US \$ 1050 000. Engar skuldir hvíla á þessum hlutabréfum, né heldur eru þau veðsett.

### 1.6. Cargolux.

Félagið á hlutabréf í Cargolux að einum þriðja hluta, og er nú talið að þau bréf séu á milli 4—5 föld að verðmæti. Í eignamati var gert ráð fyrir og reiknað með 4 földu verðmæti og var niðurstaða sú að heildarverðmæti bréfa Flugleiða (með 20% frádr.) væru \$ 7 860 000. Skuldir félagsins vegna þessara bréfa nema US \$ 3 302 732, og eru hlutabréfin að handveði þeirrar fjárhæðar. Nú er álit þeirra manna sem að Cargolux standa, að bréfin séu fimmföld að verðmæti og var það niðurstaða á stjórnarfundum í Cargolux, sem haldinn var nú 29. september s. l.

### 1.7. Hótél Esja.

Í eignamati er verðmæti Hótél Esju talið vera US \$ 5 778 937 og er þá miðað við fasteignamat. Áhvilandi skuldir vegna þessara eigna eru US \$ 1 132 381.

### 1.8. Skrifstofubýgging.

Skrifstofubýgging félagsins á Reykjavíkurlugvelli er að fasteignamati US \$ 3 113 491. Áhvilandi lán á þessari byggingu eru mjög lítil eða US \$ 116 852 og er það að einhverju leyti sameiginlegt með Hótél Loftleiðum. Veðsetning á skrifstofuhúsnæði með Hótél Loftleiðum nemur US \$ 7 519 807 og er um að ræða allsherjarveð.

### 1.9. Hótél Loftleiðir.

Verðmæti Hótél Loftleiða er að fasteignamati US \$ 8 665 983. Engin önnur lán eru áhvilandi á Hótél Loftleiðum umfram þau sem sameiginleg eru með skrifstofubýggingu US \$ 116 852. Jafnframt er Hótelið veðsett allsherjarveði ásamt með skrifstofubýggingu eins og áður kom fram að US \$ 7 519 807.

Flugleiðir telur æskilegast að ef um sölu eigna yrði að ræða, væri hagkvæmast að selja eftirfarandi eignir. Er þá gert ráð fyrir að ekki tækist sala á flugvélum vegna erfiðs markaðar.

#### 1. Cargolux.

Fyrirtækið telur að með því að selja hlutabréf í Cargolux myndi skapast að lágmarki fjórfalt verðmæti. Bætt greiðslufjárstaða að upphæð US \$ 6,5 milljónir.

#### 2. Sala skrifstofubýggingar.

Félagið hefur haft sinn rekstur í skrifstofubýggingu félagsins á Reykjavíkurlugvelli. Þetta húsnæði er nú of stórt. Með því að selja þessa byggingu myndi skapast miðað við fasteignamat bætt greiðslufjárstaða að upphæð US \$ 3 milljónir. Yrði þá að flytja allsherjarveð sem samtengist hóteli annaðhvort á hótél og þá ef til vill aðrar eignir.

Sameiginlega vegna sölu á þessum tveimur eignum myndi fyrirtækið skapa sér greiðslufjárstöðu um US \$ 7,5 milljónir. Fyrirtækið telur rétt að ekki verði um frekari sölu eigna að ræða, en sala þessara eigna verði athuguð sérstaklega. Varðandi sölu á skrifstofuhúsnæði, þá telur fyrirtækið að mjög æskilegt væri að selja það aðila sem gæti framleigt húsnæði til fyrirtækisins um óákveðinn tíma og jafnframt yrði leitast við að fá endurkaupsrétt ef um semdist við væntanlegan kaupanda.

**3. Aukning hlutafjár.**

Nú eru til sölu í fyrirtækinu aukning hlutafjár tæplega kr. 250 milljónir eða US \$ tæplega 500 000. Jafnframt hafa verið uppi hugmyndir um það að auka við hlutafé allt frá 500 til 1000 milljónum til viðbótar. Ef að þessum hugmyndum yrði og hluthafafundur samþykkti aukningu hlutafjár virðist vera um hámark á bættri greiðslufjárstöðu vegna þessa US \$ 1,5 milljónir.

Vonandi svarar þetta bréfi ráðuneytisins dags. 24. september 1980.

Virðingarfyllt,  
Sigurður Helgason.