

Nd.

616. Frumvarp til laga

[285. mál]

um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að ábyrgjast lán fyrir Flugleiðir hf.

(Lagt fyrir Alþingi á 96. löggjafarþingi, 1974—75.)

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt, gegn þeim tryggingum sem hún metur gildar og með þeim skilyrðum sem hún ákveður, þ. á m. um hlutafjáraukningu og eftirlit með fjárhagslegum ákvörðunum félagsins, að veita Flugleiðum hf. sjálfskuldar-ábyrgð á lánum sem nemi allt að 18,5 milljónum bandaríkjadala, enda taki Flugleiðir hf. lán þessi til kaupa á flugvélum og til að bæta rekstrarfjárstöðu félagsins.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Í lok október 1974 sneru forráðamenn Flugleiða hf. sér til ríkisstjórnarinnar og greindu henni frá áformum sínum um kaup á tveim flugvélum af gerðinni DC-8-63 CF. Jafnframt gerðu þeir ríkisstjórninni grein fyrir fjárhagslegum erfiðleikum í rekstri fyrirtækisins síðari hluta árs 1974 og á árinu 1975. Fóru þeir óformlega þess á leit við ríkisstjórnina að veitt yrði ábyrgð ríkissjóðs á áðurnefndum flugvélakaupum og aðstoð við að tryggja rekstrarfjárstöðu fyrirtækisins. Formlega sneri fyrirtækið sér til ríkisstjórnarinnar með beiðni um ábyrgðir ríkissjóðs með bréfum 5. febrúar og 16. apríl sl.

Flugvélnar tvær af gerðinni DC-8-63 CF hyggst fyrirtækið kaupa af Seaboard World Airlines Inc., New York, Bandaríkjunum. Flugvélnar hafa Loftleiðir hf. haft á leigu samkvæmt kaupleigusamningi allt frá árinu 1970 og hafa þær verið í notkun á flugleiðum félagsins. Flugvélnar hyggst félagið nota áfram aðallega á flugleiðunum New York - Luxemburg og Chicago - Luxemburg en einnig á leiðunum til Skandinavíu og Stóra Bretlands. Flugvélar þessar taka 249 farþega í sæti og geta jafnframt borið allt að 5 tonn af fragt í ferð. Hafa þær að sögn forráðamanna fyrirtækisins reynst Loftleiðum vel og sama er að segja um önnur fyrirtæki sem notað hafa flugvélar af þessari gerð.

Kaupleigusamningurinn, sem áður var getið, rennur út á miðju þessu ári. Við gerð kaupleigusamningsins var verðmæti flugvélna beggja 21 milljón bandaríkjadala. Það hefur nú verið greitt niður að u. þ. b. einum þriðja hluta. Kaupverð flugvélna beggja er því nú 13,5 milljónir bandaríkjadala. Lán til þessara flugvélakaupa hyggst fyrirtækið taka hjá Export Import-bankanum í Washington og hjá viðskiptabönkum í Bandaríkjunum.

Ríkisstjórnin tók áðurnefnda málaleitan Flugleiða hf. til athugunar og fól trúnaðarmönnum sínum að kanna fjárhagsstöðu fyrirtækisins og önnur þau atriði í rekstri fyrirtækisins sem snerta þetta mál. Skiluðu trúnaðarmenn ríkisstjórnarinnar

greinargerð með niðurstöðum sínum í febrúar sl. Það var meginniðurstaða trúnaðarmanna ríkisstjórnarinnar, að fyrirgreiðsla ríkisins við útvegum rekstrarfjármagns yrði ekki skilin frá fyrirsjáanlegum og nauðsynlegum flugvélakaupum félagsins á þessu ári. Með því að nýta ekki kaupréttinn á flugvélunum fyrirgerði félagið þeim möguleikum á aukningu á eigin fé sem það hefði þegar greitt í formi leigu af flugvélunum. Lögðu trúnaðarmenn ríkisstjórnarinnar til, að Flugleiðum hf. yrði gert kleift að nota kaupréttinn. Talið er að markaðsverð vélanna í dag sé um 22 milljónir bandaríkjadala, en kaupréttarverðið er 13,5 milljónir bandaríkjadala. Mismunur á þessu tvennu jafngildir eiginfjáru aukningu hjá Flugleiðum hf. og veitir jafnframt ríkissjóði verulega aukna tryggingu fyrir þeim ábyrgðum sem kunna að verða veittar félaginu.

Rekstur Flugleiða hf. hefur ekki farið varhluta af þeim erfiðleikum, sem flugfélög víða um heim hafa átt árið 1974 í kjölfar aukins rekstrarkostnaðar, einkum af völdum eldsneytishækkana og almenns efnahagssamdráttar, sem víðast hefur leitt af sér samdrátt í farþegaflugi. Með hliðsjón af þessu ástandi tóku forráðamenn Flugleiða hf. rekstraráform sín árið 1975 til gagngerðrar endurskoðunar á síðari hluta árs 1974. Leiddi það m. a. af sér að ákveðið var að fækka um eina DC-8 flugvél í sumaráætlun 1975. Verða þær þrjár í stað fjögurra áður. Samræming á áætlunum Flugfélags Íslands hf. og Loftleiða hf. komst á þegar eftir sameiningu flugfélaganna á árinu 1973. Án þeirrar sameiningar hefðu erfiðleikar í rekstrinum orðið miklum mun meiri.

Þrátt fyrir endurskoðuð rekstraráform ársins 1975 til lækkunar útgjalda var það mat forráðamanna Flugleiða hf. seinni hluta árs 1974, að til þess að tryggja rekstur fyrirtækisins yfir vetrarmánuðina og út árið 1975 þyrfti félagið, auk árstíðabundinna lána, lán til 5 ára að upphæð 5 milljónir bandaríkjadala. Ríkisstjórnin telur að hér sé um raunhæft mat að ræða á þörfum félagsins fyrir rekstrarfé. Í frumvarpinu er því gert ráð fyrir að ríkissjóði verði heimilað að veita sjálfskuldarábyrgð fyrir rekstrarláni að upphæð 5 milljónir bandaríkjadala.

Á árinu 1974 fluttu Flugleiðir hf. samtals 603 030 farþega til og frá landinu og innanlands. Þar af voru fluttir 401 655 farþegar í millilandaflugi en innanlands 201 375 farþegar. Vöruflutningar námu á árinu samtals 10 793 tonnum, þar af 6 029 milli landa en 4 764 í innanlandsflugi. Flogið var til 10 staða erlendis í reglubundnu áætlunarflugi en innanlands var haldið uppi ferðum til 13 staða í reglubundnu áætlunarflugi. Í árslok 1974 störfuðu hjá félaginu samtals 1 623 við þennan flugrekstur og skylda starfsemi, þar af 1 167 á Íslandi.

Flugsamgöngur sem atvinnuvegur og móttaka erlendra ferðamanna eru í dag þýðingarmikill liður í gjaldeyrisöflun þjóðarinnar.

Á árinu 1974 var fjöldi útlendinga, ferðamanna og annarra, sem komu til landsins rúmlega 68 þúsund og voru nær allir fluttir til landsins með íslenskum flugvélakosti. Ekkert erlent flugfélag heldur uppi reglubundnu farþegaflugi til Íslands nú á eigin spýtur.

Sú hefur jafnan verið stefna íslenskra stjórnvalda að tryggja yrði forræði íslendinga á samgöngum sínum við umheiminn. Í samræmi við þessa meginstefnu hefur ríkissjóður komið flugfélögum til aðstoðar við flugvélakaup og ábyrgð á rekstrarlánum.

Ríkisstjórnin telur að eignir Flugleiða hf. séu nægileg trygging fyrir ábyrgðum þeim sem leitað er eftir með frumvarpi þessu. Það hefur tíðkast við fyrri ábyrgðarveitingar til flugfélaganna að sett hafa verið skilyrði um upplýsingagjöf um afkomu og rekstur og fylgst hefur verið með meiri háttar fjárhagslegum ákvörðunum félaganna. Þar sem um óvenjuháa ábyrgðarveitingu er nú að ræða telur ríkisstjórnin hins vegar rétt að færa í ákveðnara form aðstöðu til eftirlits með fjárhagslegum ákvörðunum félagsins, svo og öðrum þeim ákvörðunum um rekstur er hún metur nauðsynlegar.