

Sp.

14. Tillaga til þingsályktunar

[14. mál]

um rannsóknarnefnd þingmanna til að kanna rekstur, fjárfestingar og fargjalda- og farmgjaldaákvörðanir Flugleiða hf. og Eimskipafélags Íslands hf. með sérstöku tilliti til einokunaraðstöðu og markaðsdrottunar þessara fyrirtækja.

Flm.: Ólafur Ragnar Grimsson.

Alþingi samþykkir að kjósa rannsóknarnefnd skipaða sjö þingmönnum til að gera athugun á rekstri, fjárfestingum og fargjalda- og farmgjaldaákvörðunum Flugleiða hf. og Eimskipafélags Íslands hf. með sérstöku tilliti til einokunaraðstöðu eða markaðsdrottunar þessara fyrirtækja á sviði flutninga og samgangna milli Íslands og annarra landa og milli einstakra landshluta. Störf nefndarinnar skulu einkum miðuð við að leita svara við eftirtöldum spurningum:

- 1) Hvers vegna hafa Flugleiðir hf. sóst eftir einokunaraðstöðu í farþegaflugi milli Íslands og annarra landa?
- 2) Hverjar voru ástæður og aðdragandi þess að Flugleiðir hf. yfirtóku meirihluta-eign í Arnarflugi hf., eina innlenda keppinauti fyrirtækisins í millilandaflugi, og hverjar eru líklegar afleiðingar núverandi einokunaraðstöðu Flugleiða hf. fyrir þróun fargjalda?
- 3) Hvaða líkur eru á að Flugleiðir hf. muni halda áfram að fylgja nágildandi fargjaldastefnu sem felur í sér að það er mun dýrara og í sumum tilvikum allt að helmingi dýrara að fljúga til höfuðborga Norðurlanda en til New York og gerir þannig almenningi mun erfiðara að rækja tengsl við frændþjóðirnar á Norðurlöndum en ferðast til Bandaríkjanna?
- 4) Á hvaða hátt mun nágildandi fargjaldastefna veikja margbætt menningar-, stjórnsýslu- og viðskiptatengsl við nágrannalöndin í Evrópu og binda þjóðina þess í stað enn sterkari böndum við mikilvægasta markaðssvæði Flugleiða hf., Bandaríkin?
- 5) Hvers vegna hafa fjárfestingar Flugleiða hf. fyrst og fremst beinst að samkeppnisflugi á Bandaríkjamarkaði og lítill áhersla verið lögð á afgerandi nýjungar á sviði flugsamgangna innanlands og við nágrannalönd?
- 6) Hvaða afleiðingar hefur það fyrir eðlilega þróun flugsamgangna innanlands, einkum milli landshlutanna innbyrðis og smærri byggðarlaga við Reykjavík, að Flugleiðir hf. meta slíkar flugsamgöngur fyrst og fremst út frá þröngum viðskiptasjónarmiðum en taka lítið tillit til almennra þjóðhags- og byggðasjónarmiða?
- 7) Hvernig hefur fyrirtækjasamsteypa Flugleiða hf., þ. e. dótturfyrirtækin og hlutdeildarfyrirtækin
International Air Bahama Ltd.
Cargolux Airlines International S.A.
Arnarflug hf.
Flugfélag Austurlands hf.
Flugfélag Norðurlands hf.
Hekla Holdings Ltd.
Hótel Esja hf.
Hótel Húsavík hf.
Hótel Aerogolf Sheraton
Ferðaskrifstofan Úrval hf.
Kynniferðir ferðaskrifstofanna sf.
þróast á undanförunum árum og á afgerandi hátt stuðlað að enn víðtækari markaðsdrottun fyrirtækisins?

- 8) Hvernig og hvers vegna hafa Flugleiðir hf. leitast við að efla tengsl við fjölda annarra fyrirtækja á ólíkum rekstrarsviðum og þannig skapað verulega hættu á viðtækari markaðsdrottun fyrirtækisins á nýjum sviðum líkt og gerst hefur í hótélrekstri á síðari árum?
- 9) Hvaða ástæður liggja að baki aukinnar samtengingar Flugleiða hf. og Eimskipafélags Íslands hf. en hún birtist m. a. í eignarhlutum, sameiginlegum ferðaskrifstofurekstri, setu forstjóra og stjórnarformanns Eimskipafélags Íslands hf. í stjórn Flugleiða hf. og setu annarra stjórnarmanna Eimskipafélags Íslands hf. í stjórnun dótturfyrirtækja Flugleiða hf.?
- 10) Hvaða afleiðingar hefur hin samtvinnaða markaðsdrottun Eimskipafélags Íslands hf. og Flugleiða hf. á sviði vöruflutninga til og frá Íslandi á farmgjöld og þar með almennt vöruverð í landinu?
- 11) Að hve miklu leyti er markaðsdrottun þessara fyrirtækja í gegnum há farmgjöld þáttur í þeirri dýrtíð sem á undanförunum árum hefur rýrt kjör almenns launafólks á Íslandi?
- 12) Hvers vegna hafa samkeppnisaðilar Eimskipafélags Íslands hf. á sumum sviðum getað boðið mun lægri farmgjöld og hver hafa verið viðbrögð félagsins við hættu á samkeppni?
- 13) Hvernig hefur Eimskipafélag Íslands hf. haft aðstöðu til að kaupa 13 ný skip á s.l. fjórum árum og eignast þannig samtals 24 flutningaskip?
- 14) Hvaða skýringar eru á því að gífurleg fjárfesting Eimskipafélags Íslands hf. í nýjum skipum hefur ekki leitt til hlutfallslegrar farmgjaldalækkunar?
- 15) Hvers vegna hefur Eimskipafélag Íslands hf. kosið að nota markaðsdrottun sína frekar til eignamyndunar í stað þess að veita almenningi í landinu ódýrari þjónustu?

Rannsóknarnefndin skal hafa rétt til að krefjast skýrslugerða og vitnisburða, bæði munnlega og bréflega, hjá hlutaðeigandi aðilum og öðrum fyrirtækjum, embættismönnum og einstaklingum. Nefndinni skal veitt fjármagn til þess að tryggja sér sérfræðilega aðstoð.

Að loknum athugunum sínum skal rannsóknarnefndin gefa Alþingi skýrslu og láta í ljós mat á því hvort og þá að hve miklu leyti eignarform, rekstrarfyrirkomulag, fjárfestingar og fargjalda- og farmgjaldastefna Flugleiða hf. og Eimskipafélags Íslands hf. brjóta í bága við eftirfarandi grundvallarmarkmið sem samgöngukerfi þjóðarinnar ber að þjóna:

Að öryggi þjóðarinnar á sviði samgangna við umheiminn sé ekki í höndum einokunaraðila sem fyrst og fremst starfa á grundvelli þröngra gróðasjónarmiða og annarra viðskiptahagsmuna.

Að ódýrastar flugsamgöngur séu við þær þjóðir sem Íslendingum eru skyldastar og almenningur vill hafa viðtækust samskipti við hvað snertir menningu, félagslegt starf og persónuleg erindi.

Að skipulag flugsamgangna innanlands þjóni fyrst og fremst þeim tilgangi að tengja saman á fjölþættan hátt hina einstöku landshluta og efla samgöngur innan þeirra.

Að kostnaður við flutning á vörum til landsins og innanlands verði í algeru lágmarki og þannig stuðlað að lækkun á vöruverði.

Greinargerð.

Samgöngur eru grundvallarþáttur í nútímapjóðfélagi. Þær móta félagsleg samskipti íbúa, þróunarmöguleika atvinnuvega, tengsl milli byggðarlaga og þjóðarinnar við umheiminn. Samgöngur eru ríkur þáttur í almennri hagsæld og í reynd meðal mikilvægustu forsendna raunverulegs sjálfstæðis. Á okkar tímum eru möguleikar til ferðalaga og flutninga, bæði innanlands og til og frá útlöndum, meðal mikil-

vægustu almennra lýðréttinga. Fargjalda- og farmgjaldaákvarðanir hafa afgerandi áhrif á það hvort og þá á hvern hátt almenningur getur notið þessara réttinda. Þjóðhagsleg sjónarmið, almenn lýðréttingi og varðveisla sjálfstæðis eru því meðal þeirra markmiða sem eiga að móta samgöngukerfi þjóðar.

Flestar þjóðir, sem Íslendingar hafa samskipti við í Vestur-Evrópu, hafa í samræmi við þessi grundvallaratriði tryggt forræði kjörinna fulltrúa þjóðarinnar yfir mikilvægustu samgöngutækjunum. Þar sem járnbrautir eru lifæð samgöngukerfisins eru þær yfirleitt í þjóðareign. Sams konar þróun hefur víða einkennt stærri flugfélög. Meðal Íslendinga hafa flugvélar og farmskip að mestu gegnt hlutverki járnbrauta án þess þó að kjörnir fulltrúar þjóðarinnar hefðu hér svipaða aðstöðu til að gæta hagsmuna almennings eins og tíðkast með helstu nágretta-þjóðum okkar.

Á síðari árum hafa tvö hlutafélög, Flugleiðir hf. og Eimskipafélag Íslands hf., orðið æ umsvifameiri drottunaraðilar í samgöngukerfi Íslendinga. Flugleiðir hf. hafa nú öðlast einokunaraðstöðu á öllum farþegaflugi milli Íslands og umheimsins. Eimskipafélag Íslands hf. hefur í krafti kaupa á þrettán nýjum skipum á s. l. fjórum árum, en alls telur skipastóll félagsins nú 24 flutningaskip, orðið nær alls ráðandi á flestum sviðum vöruflutninga til og frá landinu. Þegar einnig er höfð í huga hin gífurlega aukning á vöruflutningum með flugvélum og þau afgerandi eignar- og stjórnunartengsl sem eru milli Flugleiða hf. og Eimskipafélags Íslands hf., þá er ljóst að sú samsteypa, sem þessi fyrirtæki mynda, hefur náð algjerri markaðs-drottun í vöruflutningum milli Íslands og annarra landa. Hún getur því ráðið mestu um farmgjöld og þar með haft áhrif á almennt vöruverð í landinu og kjör almennings. Vaxandi ítök Flugleiða hf. í innanlandsflugi styrkja enn frekar einokunar- og markaðsaðstöðu þessara tveggja fyrirtækja í samgöngukerfi Íslendinga.

Þegar fyrirtæki öðlast slíka einokunar- og markaðsdrottunaraðstöðu á sviði sem snertir á afgerandi hátt lífskjör almennings í landinu, möguleika fólks til ferðalaga og kostnað við þau, þróunarskiyrði atvinnuvega, bæði á sviði framleiðslu til innlendra nota og útflutnings, öryggi þjóðarinnar í samskiptum við umheiminn og milli landshluta og í reynd þær tryggingar sem nútímaþjóð verður ávallt að hafa fyrir sjálfstæði sínu, þá er nauðsynlegt að Alþingi taki rekstur, fjárfestingar og fargjalda- og farmgjaldastefnu slíkra fyrirtækja til ítarlegrar rannsóknar. Slík rannsókn er sérstaklega nauðsynleg nú vegna margvíslegrar gagnrýni sem komið hefur fram á rekstur þessara fyrirtækja, einkum meintra tilrauna þeirra til að halda uppi of háum fargjöldum og farmgjöldum og styrkja markaðsdrottun sína með því að öðlast einokunaraðstöðu og ítök á sem flestum sviðum sem snerta ferðalög fólks og almenna vöruflutninga. Núgildandi fargjaldastefna, sem gerir flugfargjöld til Norðurlanda mun dýrari en ferðalög til Bandaríkjanna, er enn frekara tilefni til athugana á þróun flugsamgangna, enda brýtur sú fargjaldastefna gegn grundvallarforsendum lögbundinnar og yfirlýstrar stefnu íslenskra stjórnvalda að kappkosta fyrst og fremst og efla menningarleg, félagsleg og stjórnsýsluleg tengsl milli Íslendinga og frændþjóðanna á Norðurlöndum.

Af framangreindum ástæðum og ýmsum fleiri er brýn nauðsyn á að Alþingi, kjörin fulltrúastofnun fólksins í landinu, taki starfsemi þessara fyrirtækja til ítarlegrar rannsóknar og væri sú rannsókn einkum miðuð við að svara þeim spurningum sem raktar eru í tillögunni. Nánari grein verður í framsöguræðu gerð fyrir hverri spurningu fyrir sig og mun þá einnig verða fjallað um önnur ákvæði tillögunnar svo og margvíslegar upplýsingar sem styðja nauðsyn á því að Alþingi afli sér með rannsókn heildaryfirsýnar yfir starfsemi þessara fyrirtækja sem nú eru algjörir drottunaraðilar í samgöngukerfi þjóðarinnar.