

Nefndarálit

um frv. til l. um stofnun hlutafélags um Flugstöð Leifs Eiríkssonar.

Frá 1. minni hluta utanríkismálanefndar.

Fyrsti minni hluti gerir að sjálfsögðu ekki athugasemdir við að tekið sé til skoðunar hvort heppilegt sé að breyta rekstrarformi Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar við Keflavíkurflugvöll. Til greina kemur að einhverjir þættir rekstrarins ættu betur heima í ríkishlutafélagi en hefðbundnu ríkisfyrirtæki. Eins og jafnan við slíkar aðstæður ber þó fyrst að líta til þess hvers eðlis viðkomandi rekstur er, hvaða markmiðum hann eigi að þjóna og forðast fyrir fram ákveðnar skoðanir í þeim efnunum. Enn fremur þarf að vera tryggt að ekki vaki annað fyrir mönnum en yfirlýstur tilgangur með slíkum breytingum.

1. Fyrsti minni hluti er þeirrar skoðunar að frumvarpið, sem kom fram seint á þessu þingi, sé engan veginn nógu vel undirbúið. Sem dæmi má nefna að ekki virðist hafa verið farið ofan í saumana á áhrifum þess m.a. með hliðsjón af ákvæðum samkeppnislaga, en sameina á í einu hlutafélagi allan rekstur ríkisins á svæðinu, byggingu, friðhafnarverslun o.fl. Í öðru lagi eru efnahagslegar forsendur sameiningarinnar og hins nýja hlutafélags mjög óljósar. Um er að ræða áætlaðar tölur, áætlaðan ársreikning og áætlaða efnahagsreikninga. Eins og dæmin sanna getur margt orkað tvímælis þegar eignir eru metnar sem stofnfé í efnahagsreikning væntanlegra hlutafélaga. Þá hafa einnig borist fréttir af áformuðum breytingum hjá stjórnvöldum eins og þeim að fella niður greiðslu áfengisgjalds í ríkissjóð o.fl. Í þriðja lagi er ýmislegt óljóst um tilhögun mála hvað varðar t.d. hlut hins nýja hlutafélags, ef af verður, í framtíðaráformum um framkvæmdir á svæðinu. Má í því sambandi minna á mikinn kostnað við að mæta þörfum og kröfum sem á Ísland leggjast með aðild að Schengen-samningnum. Flugrekendur og ferðaþjónustufyrirtæki telja sig hafa loforð fyrir því að allur viðbótarkostnaður af aðild að Schengen greiðist úr ríkissjóði en ekki af ferðaþjónustunni. Einnig að þessu leyti er losaralega frá málum gengið.
2. Sums staðar er orðalag frumvarpsins óljóst og að því er virðist ekki nægjanlega til þess vandað. Hafa komið fram ábendingar um slíkt í nefndinni. Má þar sem dæmi taka orðalag 7. gr. þar sem fjallað er um tilgang hins nýja félags. Einnig hefur verið bent á að kveða þyrfti skýrar á um stöðu fyrirtækisins í samhengi við alþjóðlegar skuldbindingar á starfssviðinu, þ.e. allt sem lýtur að rekstri flugstöðva, flugumferð og farþegum. Athyglisvert er að hvergi er mælt sérstaklega fyrir um það meginmarkmið flugstöðvar að taka á móti eða sinna farþegum og tryggja umferð þeirra heldur virðast höfundar frumvarpsins fyrst og fremst hafa verið uppteknir af rekstrinum.
3. Fyrsti minni hluti telur að mun einfaldara hefði verið að fara þá leið að ákveða einfaldlega að hagnaður af rekstri friðhafnarinnar væri í aðalatriðum nýttur til að greiða niður skuldir flugstöðvarinnar. Efnislega felst það í frumvarpinu og virðist hlutafélagavæðing alls rekstrarins nokkuð krókótt og óbein leið að því einfalda markmiði að ráðstafa að

miklu eða jafnvel öllu leyti hagnaði af starfsemi frihafnarinnar til að greiða niður skuldir og standa straum af frekari fjárfestingum í flugstöðinni í Keflavík.

4. Fyrsti minni hluti tekur fram að fari svo, sem fordæmi eru fyrir, að hér sé markað upphafið að einkavæðingarferli sem endi í einkafákeppnis- eða einkaeinokunarrekstri er hann því algerlega andvígur. Undirstöðusamgöngumannvirki af þessu tagi á að vera í eigu opinberra aðila og rekið af þeim. Því miður hræða spörin í þessum efnum og svardagar um að ekki standi til að hefja einkavæðingu fyrirtækja þó að rekstrarformi verði breytt úr ríkisfyrirtæki í hlutafélag hafa oftast en einu sinni ekki reynst pappírsins virði. Má í því sambandi bæði minna á reynsluna af Landssímanum sem nú stendur til að hefja einkavæðingu á þrátt fyrir yfirlýsingar um að slíkt kæmi ekki til greina á sínum tíma og sambærilegar uppákomur við einkavæðingu fjármálastofnana. Hart er að engar yfirlýsingar af neinu tagi skuli hafa verið gefnar út um að ekki væri ætlunin með þessum formbreytingum að hefja eða undirbúa einkavæðingu rekstrarins. Augljós rök mæla með því að t.d. næstu 12–15 árin sem fjárfestingaráform og framkvæmdaáfangar í fyrirbyggjandi áætlunum taka til verði ekki um neinar slíkar breytingar að ræða. Stjórnvöld gætu að sjálfsgöðu lýst slíku yfir sem vilja sínum og stefnu. Því er ekki fyrir að fara. Þrátt fyrir að í 6. gr. segi að við stofnun hlutafélagsins skuli allt hlutafé þess vera í eigu ríkisins, sem af sjálfu leiðir, og að sala þess og ráðstöfun sé óheimil án samþykkis Alþingis hafa áður sést slíkar lagagreinar og reynst harla lítils virði þegar ráðherrar taka skyndi-ákvarðanir um að afhenda einkaaðilum eignir ríkisins og líta svo á það eitt sem hlutverk Alþingis að stimpla slíkar ákvarðanir.
5. Fyrsti minni hluti telur það fyrirkomulag sem frumvarpið gerir ráð fyrir, að utanríkisráðherra skipi einn alla stjórn fyrirtækisins, algerlega fráleita. Hér er um að ræða eina umtalsverða millilandaflugvöll landsins, miðpunkt í samgöngukerfi landsmanna og afar mikilvægan sem slíkan. Nær lagi væri að yfir starfseminni væri þingkjörin stjórn. Þetta tengist því einnig að stjórnarsýsla í þessu tilviki er mjög ankannaleg þar sem hreint samgöngumannvirki eins og flugstöð er á forræði utanríkisráðherra en ekki samgönguráðherra. 1. minni hluti er þeirrar skoðunar að stefna beri að því að flugstöðin í Keflavík færist undir lögsögu samgönguráðherra eins og önnur samgöngumannvirki í landinu. Lágmark væri að samgönguráðherra ætti tvo fulltrúa í stjórn. Því væri strax til bóta ef fallist væri á að gera þær breytingar á frumvarpinu að annað tveggja kæmi til að yfir flugstöðinni yrði þingkjörin stjórn eða að t.d. samgönguráðherra og samtök starfsmanna tilnefndu menn í stjórn sem utanríkisráðherra skipaði.
6. Fyrsti minni hluti er þeirrar skoðunar að nær væri að setja kraft í uppbyggingu á svæðinu og hefja aðgerðir til að nýta önnur tækifæri til atvinnuuppbyggingar í tengslum við flugstöðina. Þrátt fyrir að mikið hafi verið rætt um slíkt undanfarin ár hefur harla lítið gerst, a.m.k. fyrir tilstuðlan opinberra aðila, og ekki verður séð að frumvarpið boði miklar breytingar í þeim efnum.
7. Rétt er að nefna einn þátt enn sem flækir málin og gerir stöðu Flugstöðvarinnar og nágrennis sérstaka. Það er sú staðreynd að Bandaríkjamenn lögðu fram fjármuni til byggingarinnar (20 milljónir dala) og eiga ákveðna kvöð til afnota ef til ófriðartíma eða hættuástands kæmi. Þó ekki sé deilt um að íslenska ríkið sé samt sem áður eigandinn eiga Bandaríkjamenn á hinn bóginn búnað í kringum stöðina, kostuðu flughlöð o.s.frv. Þetta ber að hafa í huga.

Að lokum vill 1. minni hluti aftur leggja sérstaka áherslu á að þessar fyrirhuguðu breytingar virðast alls ekki hafa verið skoðaðar af nægjanlegri kostgæfni, t.d. uppsetning efna-

hagsreiknings og samkeppnismál. Augljóst er að það býður heim árekstrum að sameina í einu hlutafélagi bæði eignarhald og rekstur húsnæðis flugstöðvarinnar og tiltekinn verslunarrekstur í byggingunni, þ.e. fríhöfnina. Sami aðili mun því eiga húsnæðið, reka það og stunda þar verslunarrekstur í samkeppni við aðrar verslanir á svæðinu, en einnig leigja þeim húsnæði. Vandséð er að slíkt fyrirkomulag geti orðið annað en til vandræða og mun vænlegri kostur hefði verið að halda þá rekstrinum aðskildum í tveimur eða fleiri sjálfstæðum hlutafélögum með aðskilið bókhald og stjórn þannig að samkeppnisaðilar í byggingunni væru ekki settir í þá aðstöðu sem þarna virðist eiga að gera. Það er skoðun 1. minni hluta að mál þetta sé engan veginn nógu vel undirbúið og að á því séu verulegir gallar sem geri að verkum að hraðafgreiðsla þess á Alþingi sé ekki boðleg. Með vísan til þess sem að framan greinir leggur 1. minni hluti til að málinu verði **vísað til ríkisstjórnarinnar**. Til vara áskilur 1. minni hluti sér rétt til að flytja breytingartillögur til að sníða af málinu verstu gallana, komi það til 3. umræðu.

Alþingi, 5. maí 2000.

Steingrímur J. Sigfússon.