



Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8 – 10
101 Reykjavík

nefndasvid@althingi.is

28. ágúst 2020

Efni: Umsögn um frumvörp til fjáráukalaga (969. mál) og til laga um breytingu á lögum um ríkisábyrgðir (970. mál)

Með frumvarpi til fjáráukalaga er lögð til heimild til handa ráðherra til að veita Icelandair Group hf. sjálfskuldarábyrgð frá ríkissjóði á lánum vegna tekjufalls fyrirtækisins í tengslum við kórónukreppuna. Gert er ráð fyrir að heildarskuldbinding ríkissjóðs vegna þessa jafngildi allt að 15 ma.kr. Markmið frumvarps til laga um breytingu á lögum um ríkisábyrgðir er að gera stjórnvöldum kleift að veita Icelandair þessa fyrirgreiðslu.

Samtök atvinnulífsins og Samtök ferðaþjónstunnar þakka fyrir það tækifæri að fá að veita umsögn um ofangreint frumvarp og vilja koma eftirfarandi á framfæri.

Samtökin hafa alltaf verið þeirrar skoðunar að afskipti hins opinbera af atvinnulífinu megi ekki vera of mikil. Tvær hliðar eru á þeim peningi. Annars vegar að laga- og skattaumhverfi megi ekki vera of íþyngjandi fyrir atvinnulífið til að draga ekki um of úr samkeppnishæfni þess. Hins vegar að forðast eigi að beita ívilnunum fyrir einstök fyrirtæki og atvinnugreinar, heldur að skapa almennt gott rekstrarumhverfi.

Það þarf ekki að hafa mörg orð um þá fordæmalausu stöðu sem íslenskt efnahagslíf stendur nú frammi fyrir á meðan við göngum í gegnum einar mestu efnahagsþrengingar sögunnar. Á heimsvísu hefur faraldurinn haft mest áhrif á ferðaþjónustu og er Ísland þar engin undantekning. Bein áhrif ferðaþjónustu á efnahag eru einna mest hér á landi sé horft til annarra vestrænna ríkja.

Eftir gjaldþrot WOW Air er Icelandair eina íslenska flugfélagið sem sinnir áætlunarflugi með farþega til og frá landinu. Reynslan eftir gjaldþrot WOW sýnir að mjög langan tíma getur tekið að koma rekstri á legg að nýju eftir gjaldþrot flugfélags. Þetta á sérstaklega við um tíma eins og þessa. Icelandair er að tvennu leyti mjög kerfislega mikilvægt fyrirtæki fyrir Ísland. Annars vegar sem hluti af mikilvægum samgönguinnviðum fyrir Íslendinga til að gefa þeim kost á að ferðast til og frá landinu. Hins vegar flytur enginn fleiri ferðamenn til landsins. Afar



Ólíklegt er að erlend flugfélög myndu sinna þessum hlutverkum með sama hætti í fjarveru íslensks flugfélags. Líkur eru á að fjölda áfangastaða myndi fækka og flugtíðni lækka verulega. Auk þess skapar það fleiri störf að flugfélag hafi bækistöðvar sínar hér á landi.

Ferðaþjónusta er ein af mikilvægustu atvinnugreinum þjóðarinnar og hefur Ícelandair leikið lykilhlutverk í þeirri grein frá upphafi. Ætla má að komi til gjaldþrots þess muni það hafa verulega röskun á starfsemi ferðaþjónustu. Þó að félagið yrði endurreist í annarri mynd yrði það að líkindum langvinnt ferli á viðkvæmum tíma fyrir ferðaþjónustu þegar skjót viðbrögð við breyttum aðstæðum munu skipta höfuðmáli. Ícelandair skiptir því ekki einungis miklu máli fyrir öll sem starfa í ferðaþjónustu heldur fyrir þjóðina alla. Kennitölufلاك getur aldrei verið hluti af strategíu með svo mikilvæg innviði.

Með því að veita ábyrgð á láni, í stað þess að leggja til lánsfé eða hlutafé er áhætta skattgreiðenda af stuðningi við Ícelandair lágmarkuð. Tryggt er að ríkið verði síðast inn og fyrst út, eins og fjármála- og efnahagsráðherra hefur orðað það. Sú útfærsla á stuðningnum er því til fyrirmyndar.

Í ljósi ofangreinds, þeirra fordæmalausis aðstæðna sem nú eru í heiminum, kerfislegs mikilvægis Ícelandair og góðrar útfærslu á málinu, styðja samtökin það og hvetja til þess að það verði klárað. Fjárlaganefnd ætti að skoða hvort rétt sé að ábyrgðinni fylgi það skilyrði að hún sé nýtt í flugrekstri einvörðungu, t.d. með lánveitingu til Ícelandair ehf., ekki Ícelandair Group hf.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins

Ásdís Kristjánsdóttir

Ásdís Kristjánsdóttir
aðstoðarframkvæmdastjóri

f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

Jóhannes Þór Skúlason

Jóhannes Þór Skúlason
framkvæmdastjóri