

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti  
Sölvhólgötu 7  
101 Reykjavík

Reykjavík, 16. ágúst 2019

## **Efni: Grænbók um stefnu stjórnvalda í málefnum flugrekstrar og flugtengdrar starfsemi á Íslandi**

Icelandair Group þakkar fyrir það tækifæri að fá að veita umsögn um ofangreint mál og fagnar þeirri viðleitni að stjórnvöld skuli móta framtíðarstefnu í málefnum flugrekstrar og flugtengdrar starfsemi. Við mótun slíkrar stefnu er mikilvægt að hafa rekstrarumhverfi flugrekstraraðila í huga með það að markmiði að samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda verði tryggð gagnvart erlendum flugrekstraraðilum. Flugrekstur er í eðli sínu alþjóðlegur rekstur þar sem rekstraraðilar þurfa ávallt að geta staðist samkeppni frá öflugum erlendum fyrirtækjum og fyrirtækjasamsteypum sem geta jafnvel verið margfalt stærri en þau félög sem stunda slíkan rekstur hér á landi. Það er því alls ekki sjálfgefið að heimaflugfélag sem stundi millilandaflug sé til staðar á svo litlu svæði sem Ísland er. Dæmi er um það erlendis að borgir, sem hafa margfaldan íbúafjölda á við Ísland, njóti einungis þjónustu erlendra flugfélaga. Samkeppnisskilyrði og rekstrarumhverfi á Íslandi mega því ekki verða með þeim hætti að íslenskir flugrekendur standi höllum fæti gagnvart þeim erlendu flugrekendum sem fljúga hingað til lands.

Icelandair Group tekur almennt undir þau sjónarmið sem fram koma í drögum að grænbókinni um mikilvægi flugstarfsemi fyrir íslenskt samfélag og að tryggja skuli nauðsynlega innviði og viðunandi rekstrarumhverfi fyrir þessa starfsemi hér á landi. Öflugar flugsamgöngur og góð samkeppnisskilyrði stuðla jafnframt að erlendra fjárfestingu í landinu. Þó eru ákveðin atriði í drögunum sem félagið telur að falli illa að þessari stefnu og að betur mætti skerpa á öðrum atriðum. Taka skal fram að ekki ber að líta á þessa umsögn Icelandair Group sem tæmandi um öll atriði sem félagið telur að betur mættu fara í stefnunni. Félagið áskilur sér jafnframt rétt til þess að koma að frekari athugasemdum síðar og vísar til þeirra sjónarmiða sem fulltrúar félagsins hafa komið á framfæri í vinnunni sem fór fram í aðdragandanum að gerð grænbókarinnar.

## Gjaldtaka á Keflavíkurflugvelli

Þegar kemur að samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda gagnvart erlendum þá er gríðarlega mikilvægt að gjaldtaka á Keflavíkurflugvelli sé sambærileg því sem gerist annars staðar. Það getur verið fljótt að hafa neikvæð áhrif ef innheimt eru hærri gjöld á Keflavíkurflugvelli heldur en gengur og gerist á öðrum millilandaflugvöllum. Icelandair Group telur að mikið svigrúm sé til þess að gera betur á Keflavíkurflugvelli í þessum þætti, bæði hvað varðar innheimtu notendagjalda og gjaldtöku fyrir tollafgreiðslu á flugvellinum. Þá er ávallt mikilvægt að leiðbeiningum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) sé fylgt þegar kemur að gjaldtöku á flugvöllum.

Í drögum að grænbókinni kemur fram að kanna skuli kosti og gallar þess að hætta gjaldtöku tollsins utan afgreiðslutíma hans, hvort æskilegt sé að auka hlutfall óflugtengdra tekna Isavia og lækka í staðinn gjöld á flugrekendur o.s.frv. Icelandair Group telur þetta mikilvægt skref en að betra væri að ganga enn lengra enda liggur fyrir að framangreind gjaldtaka er mjög íþyngjandi fyrir flugrekendur. Það kom því hart niður á flugrekendum á Keflavíkurflugvelli þegar ákveðið var að breyta afgreiðslutíma tollsins á Keflavíkurflugvelli með þeim hætti að stærri hluti tollafgreiðslu fór fram utan almenns afgreiðslutíma sem greiða þarf þá herra gjald fyrir.

Jafnframt telur Icelandair Group einsýnt að tekjur Keflavíkurflugvallar vegna óflugtendrar starfsemi skuli koma til lækkunar gjalda á flugrekendur en slíkt fyrirkomulag er algengt á erlendum flugvöllum, flugrekendum til góðs. Æskilegt væri að Isavia myndi birta yfirlit yfir þróun óflugtengdra tekna á Keflavíkurflugvelli síðastliðin 10 ár enda má ætla að þær hafi hækkað gríðarlega samhliða auknum fjölda flugfarþega sem fer um flugvöllinn.

Til viðbótar gerir Icelandair Group athugasemdir við það sem fram kemur í drögum að grænbókinni um að það skuli vekja athygli að munur sé á gjöldum tengifarþega og annarra farþega sem fara um Keflavíkurflugvöll. Þetta fer jafnframt í bága við það sem fram kemur annars staðar í drögunum um að tryggja skuli að Keflavíkurflugvöllur verði áfram öflugur tengiflugvöllur. Til þess að svo verði þarf jafnframt að tryggja að samkeppnishæfni tengiflugs um Keflavíkurflugvöll verði ekki skert gagnvart beinu flugi yfir Norður-Atlantshafið, sem mikið framboð er af nú þegar. Það gefur auga leið að þeir farþegar sem fljúga beint yfir hafið þurfa ekki að greiða nein gjöld til tengiflugvallar en öll slík gjöld, sem tengifarþegar þurfa að greiða, koma til lækkunar á flugfargjöldum og gera tengiflugið því að síðri kosti en beina flugið. Þetta er sérstaklega slæmt núna þegar samkeppnisumhverfið er að verða enn meira krefjandi fyrir þá aðila sem nota Keflavíkurflugvöll sem tengimiðstöð. Sést það best á því að verð á beinu flugi yfir Norður-Atlantshafið hafa farið lækkandi. Með tilkomu langdrægari „narrow body“ flugvéla verður samkeppnisumhverfið svo enn meira krefjandi. Icelandair Group telur því að stefna Íslands ætti frekar að vera á þá leið að gera samkeppnisumhverfið hagstæðara fyrir þá aðila sem stunda tengiflug af þessu tagi. Þetta væri jafnframt í betra samræmi við það sem kemur fram annars staðar í drögum að grænbókinni um mikilvægi tengiflugsins. Þá ætti frekar að hvetja heldur en letja tengifarþega til að eyða nokkrum dögum

á Íslandi þar sem það hefur jákvæð áhrif á hagkerfið. Æskilegt væri að það kæmi fram í grænbókinni að halda skyldi gjöldum á alla tengifarþega í lágmarki.

## Flugvallamál

Líkt og Icelandair Group hefur áður bent á er það mikilvægt öryggismál í flugi til og frá Íslandi að til staðar sé fullnægjandi varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll. Félagið fagnar því þeirri stefnu sem kemur fram um að áhersla skuli lögð á uppbyggingu varaflugvalla fremur en byggja upp fleiri alþjóðaflugvelli en í Keflavík og jafnframt að áhersla verði á að varavellir fullnægi kröfum um öryggi og hagkvæmni og að hefja uppbyggingu á Egilsstaðaflugvelli vegna lægsta kostnaðar og stysta tíma sem þarf til. Þrátt fyrir að um mikilvægt öryggismál sé að ræða er hins vegar gert ráð fyrir því að uppbygging varaflugvalla verði fjármögnuð af flugrekendum sem fljúga til og frá Íslandi og þar með aðallega íslenskum flugrekendum.

Til viðbótar við ólögmati gjaldtökunnar verður ekki komist hjá því að gera athugasemdir við það hversu íþyngjandi gjaldtakan yrði fyrir íslenska flugrekendur. Flugfélögin Air Iceland Connect og Icelandair, sem bæði eru í eigu Icelandair Group, gera ráð fyrir að flytja um 5 milljónir farþega á árinu 2019. Miðað við álagningu gjalds að fjárhæð 300 kr. á hvern flugfarþega myndi gjaldtakan þýða auknar álögur að fjárhæð 1,5 milljarða kr. á Icelandair Group. Til samanburðar skilaði félagið tapi að fjárhæð 6,4 milljörðum kr. á árinu 2018 og hlýtur því að gefa augaleið að svigrúm til aukinnar álagningar gjalda er ekkert. Þvert á móti væri nauðsynlegt að auka samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda með því að létta á þeim álögum sem nú eru til staðar.

Þess má jafnframt geta að Icelandair Group og önnur ferðaþjónustufyrirtæki hafa átt stóran þátt í endurreisn hins íslenska hagkerfis frá árinu 2008 og m.a. stuðlað að hærra atvinnustigi og auknum skatttekjum. Að mati Icelandair Group væri eðlilegt að hluti þeirra skatttekna yrðu nýttir í þeim tilgangi að styrkja innviði ferðaþjónustunnar, m.a. hvað varðar uppbyggingu varaflugvalla. Væri það mun eðlilegri og sanngjarnari leið í stað þess að draga enn frekar úr samkeppnishæfni íslenskrar ferðaþjónustu með frekari sértækum gjöldum sem leggjast á erlenda ferðamenn.

Þrátt fyrir ofangreint ítrekar Icelandair Group mikilvægi þess að nauðsynlegri uppbyggingu varaflugvalla verði hraðað. Í því sambandi er nauðsynlegt að forgangsröðunin sé skýr og fjármunum hins opinbera sé ekki dreift til uppbyggingar á mörgum flugvöllum heldur verði byggð upp fullnægjandi aðstaða á einum flugvelli sem yrði þá fyrsti varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll. Félagið hefur bent á að Egilsstaðaflugvöllur sé best fallinn til slíkrar uppbyggingar, m.a. vegna þess að þar er fjallendi langt í burtu og aðkoman hentug með tilliti til vinds, aðflugs og brottfluga.

Þá telur Icelandair Group mikilvægt að rannsóknum á flugvallakostum verði hraðað og mótuð framtíðarstefna í flugvallamálum sem allra fyrst. Það er slæmt fyrir flugrekendur að óvissa ríki um framtíðarflugvallarstæði fyrir millilandaflugvöll og ættu fjárfestingar að geta tekið mið af

Því hvar framtíðarmillilandaflugvöllur landsins verður staðsettur. Í því sambandi væri æskilegt að klára að kanna til hlítar hvort sameina beri millilanda- og innanlandsflug í Hvassahrauni eða hvort niðurstaðan verði sú að annar kostur sé betri.

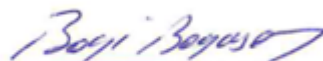
### **Höfðaborgarsamningurinn**

Ekkert er minnst á fyrirhugaða aðild Íslands að Höfðaborgarsamningnum, um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, í drögum að grænbókinni. Aðild að sáttmálanum er hins vegar mjög mikilvæg fyrir íslenskan flugrekstur þar sem honum er ætlað að samræma reglur um skráningu réttinda í loftförum og fullnustuúrræði kröfuhafa með það að markmiði að lækka leigu- og fjármögnunarkjör flugrekenda. Það er því fagnaðarefni að samþykkt hafi verið lagafrumvarp á Alþingi sem leggur grunninn að innleiðingu sammingsins í íslenskan rétt. Icelandair Group leggur áherslu á að gildistöku laganna verði hraðað enda munu þau koma íslenskum flugrekendum til góða ef þeim verður framfylgt með réttum hætti hér á landi.

### **Niðurlag**

Icelandair Group ítekur að flugrekstur er í eðli sínu alþjóðlegur og því er mikilvægt að Ísland fylgi ávallt þeim alþjóðlegu viðmiðum sem gilda um flugrekstur og að ekki séu settar íþyngjandi séríslenskar reglur hér á landi. Þetta á jafnframt við um þá opinberu aðila sem hafa það að markmiði að framfylgja og vinna eftir hinum alþjóðlegu reglum þar sem það mun fljótt skaða orðspor Íslands í hinum alþjóðlega flugheimi ef sýnt er að ekki gildi sömu leikreglur hér á landi og annars staðar. Slíkt kann til að mynda að hafa áhrif á leigu- og fjármögnunarkjör íslenskra flugrekenda enda myndi það leiða til þess að greiða þyrfti áhættuálag vegna starfsemi þeirra hér á landi. Það er fljótt að spyrgast út ef leikreglurnar hér á landi eru ekki þær sömu og annars staðar og myndi það rýra traust og orðspor Íslands sem flugrekstrarlögsögu.

Virðingarfyllst,  
f.h. Icelandair Group hf.



Bogi Nils Bogason  
Forstjóri