

Nefndasvið Alþingis  
Umhverfis- og samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík  
nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 11. maí 2023

## **Efni: Frumvarp til laga um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð (941. mál)**

Icelandair ehf. þakkar fyrir að fá tækifæri til þess að senda umsögn um frumvarp til laga um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð („**frumvarpið**“). Félagið hefur yfirfarið frumvarpið með áherslu á áhrif þess á íslenska ferðaþjónustu og þá helst samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda, annarra ferðaþjónustu sem og Íslands sem áfangastaðar. Gerð er grein fyrir helstu athugasemdum Icelandair við efni frumvarpsins hér að neðan.

### **Almennt um varaflugvallagjald**

Líkt og Icelandair hefur áður bent á þá mun fyrirhugað varaflugvallagjald að fjárhæð 200 kr. á hvern fluglegg draga úr samkeppnishæfni íslensks flugs og ferðaþjónustu. Síðasta áratug hafa umsvif í flugi og ferðaþjónustu aukist mikið og mynda þær nú saman stærstu útflutningsgrein hagkerfisins. Þá hafa efnahagsleg áhrif af rekstri flugfélaga verið mjög jákvæð fyrir land og þjóð síðasta áratug. Covid-19 faraldurinn setti strik í reikninginn hjá greinunum en umsvif ársins 2022 og horfur á þessu ári sýna að það bakslag var tímabundið.

Það væri þó vissulega æskilegt með tilliti til flugöryggissjónarmiða að bæta aðstöðu varaflugvalla fyrir Keflavíkurflugvöll hér á landi og væri hentugast að slík uppbygging myndi fara fram á Egilsstaðaflugvelli. Heppilegast og hagkvæmast væri að byggja akstursbraut við hlið flugbrauta þar en það myndi uppfylla allar þarfir alþjóðaflugsins hvað varðar varaflugvelli fyrir Keflavíkurflugvöll. Þá þarf jafnframt að tryggja að ekki verði þrengt að Reykjavíkurflugvelli.

Icelandair leggst hins vegar gegn því að slík uppbygging yrði fjármögnuð með álagningu sérstaks gjalds á þá flugrekendur sem fljúga til og frá Keflavíkurflugvelli. Jafnframt væri það mjög varhugavert ef nauðsynleg uppbygging á Keflavíkurflugvelli yrði látin sitja á hakanum í

Því skyni að forgangsraða verkefnum í þágu uppbyggingar annarra flugvalla. Það er ljóst að skatttekjur frá flugi og ferðaþjónustunni hafa stórukað síðasta áratug en samt sem áður hafa fjárfestingar ríkisins í varaflugvallakerfinu setið á hakanum.

Verði farin sú leið að leggja á sérstakt varaflugvallagjald vegna flugferða til og frá Íslandi er ljóst að slík gjaldtaka hefði veruleg neikvæð áhrif á Icelandair og aðra íslenska flugrekendur. Gjaldið myndi skaða samkeppnishæfni þeirra á markaði fyrir flug milli Evrópu og Norður-Ameríku. Í flestum öðrum ríkjum Evrópu þar sem lagður er sérstakur skattur á flugferðir er millilandaflug yfirleitt undanþegið. Sá séríslenski skattur sem hér er lagður til kemur sér því sérstaklega illa fyrir íslenska flugrekendur sem eru í alþjóðlegri samkeppni við fjölmörg flugfélög bæði í Evrópu og Norður-Ameríku.

Forsenda þess að hægt sé að bjóða upp á samkeppnishæft flug yfir Norður-Atlantshafið, með millilendingu á Íslandi, er m.a. að ekki verði enn dýrara að framkvæma slík flug vegna aukinnar gjaldtöku sem leggst ekki á þá flugrekendur sem fljúga beint yfir hafið án viðkomu hér á landi. Mikið framboð er af beinu flugi á milli áfangastaða Icelandair í Evrópu og Norður-Ameríku, þar sem ekki er millilent í Keflavík. Það er mikilvægt að tengingar á Keflavíkurflugvelli gangi greiðlega fyrir sig ef farþegar eiga að líta á slík tengiflug sem raunhæfan valkost, borið saman við beint flug. Þá er tengiflug Icelandair sem framkvæmt er á minni flugvélum, t.d. Boeing 737-MAX oft og tíðum umhverfisvænna heldur en beint flug yfir hafið á breiðpotum. Með hinu boðaða varaflugvallagjaldi er því mögulega ýtt undir frekari kolefnislosun.

Fjölgun farþega í tengiflugi hjá íslenskum flugrekendum helst í hendur við fjölgun ferðamanna til Íslands því fjölgun tengifarþega Icelandair í Keflavík gerir félaginu kleift að gera fleirum fært að ferðast til Íslands. Þannig er hægt að bjóða upp á aukna tíðni flugs sem og flug til fleiri áfangastaða og þannig auka fjölda ferðamanna hér á landi. Tengiflug er þannig einn helsti lykullinn að tækifærum Íslands í flugi og ferðaþjónustu því það ýtir undir fleiri flugleiðir og meiri tíðni en ella. Það er því mjög mikilvægt að uppbyggingin á Keflavíkurflugvelli haldi áfram, til að tryggja að aðstæður á flugvöllinum séu í samræmi við farþegafjölda.

Það er stefna Icelandair til langs tíma að auka flugtíðni með sjálfbærum vexti á þessum markaði. Til að svo verði þurfa innviðir og rekstaraumhverfi þó að vera með fullnægjandi hætti. Samkeppnishæfni flugrekstrar á Íslandi skiptir öllu máli í því samhengi. Þá ber að nefna að flugrekendur sem fljúga beint á milli Evrópu og Norður-Ameríku nota íslenska flugvelli sem varaflugvelli á sínum flugleiðum án þess að sérstakt gjald sé tekið fyrir það. Miðað við þau áform sem fram koma í fjárlagafrumvarpinu myndu einungis flugrekendur sem fljúga til og frá Íslandi greiða fyrir uppbyggingu varaflugvalla en ekki þeir sem lenda utan Íslands.

### **Útfærsla varaflugvallagjalds**

Fari svo að hið boðaða varaflugvallagjald verði lagt á, þrátt fyrir þau sterku rök sem mæla gegn því, telur Icelandair að breyta þurfi útfærslu gjaldsins sem boðuð er í frumvarpinu.

Frumvarpið tekur ekki tillit til þess að flugrekendur selja ferðir sínar til farþega allt að 12 mánuði fram í tímann. Gert er ráð fyrir því að frumvarpið öðlist gildi 1. júní nk. og því má ætla að flugrekendur þurfi að standa skil af varaflugvallagjaldi vegna mörg hundruð þúsunda flugmiða sem þegar hafa verið seldir. Flugfélög munu þurfa að innheimta varaflugvallagjaldið af flugfarþegum og þar með gengur ekki upp að það verði innheimt af flugmiðum sem þegar hafa verið seldir. Icelandair leggur því til að frumvarpið muni ekki taka gildi fyrr en að liðnum hæfilegum aðlögunartíma og að það muni ekki eiga við um flug sem hafa þegar verið seld.

Icelandair ítrekar því mikilvægi þess að íslenskir flugrekendur verði ekki látnir bera kostnaðinn af uppbyggingu flugvalla utan Keflavíkurflugvallar og að nauðsynlegri uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli verði haldið áfram. Í þessu sambandi fara hagsmunir flugrekenda og íslenska ríkisins saman enda hafa báðir aðilar hag af því að viðhalda öflugum flugsamgöngum og ferðamannastraumi til landsins sem leiðir til aukinna útflutnings- og skatttekna. Þar að auki er svigrúm flugrekenda til að taka á sig auknar byrðar í formi varaflugvallagjalds nánast ekkert um þessar mundir enda liggur fyrir að miklar hækkanir verða á helstu kostnaðarliðum á næstu misserum, til að mynda hvað varðar losunarheimildir. Slíkar skatta- og gjaldahækkanir eru ógn við ferðaþjónustu á Íslandi. Vænlegra er að einblína á að styrkja samkeppnisstöðu Íslands sem tengimiðju og ýta undir fjölgun farþega og ferðamanna.

Aðrar leiðir til gjaldtöku eru færar sem hafa ekki áhrif á samkeppnishæfni Íslands og gætu jafnframt nýst til álagsstýringar. Hægt væri að nýta slíkar leiðir til þess að fá viðbótartekjur og stýra álagi, bæði á milli landshluta og árstíða. Þarna væri jafnframt um að ræða gjöld sem ferðamenn sætta sig vel við að borga enda í samræmi við það sem þekkist annars staðar. Flugrekstur er mjög næmur fyrir samkeppnishamlandi áhrifum og því ítrekar Icelandair mikilvægi þess að útfæra þurfi gjaldtöku til langs tíma með hagsmuni Íslands að leiðarljósi.

Virðingarfyllst,  
f.h. Icelandair ehf.



Bogi Nils Bogason  
Forstjóri