

Nefndarálit

um frv. til l. um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl.

Frá minni hluta samgöngunefndar.

Minni hlutinn hefur miklar efasemdir um málið og gerir margvíslegar athugasemdir við það. Sú fyrsta varðar þá leið sem lögð er til í frumvarpinu um að stofna hlutafélag um starfsemi sem að öllu leyti á að vera í höndum hins opinbera. Engin ástæða er til að koma opinberri starfsemi, m.a. stjórnarsýslu, undir hlutafélagiform. Nær væri að starfsemin væri á hendi stofnunar sem væri B-hluta fyrirtæki.

Minni hlutinn gerir sérstaklega athugasemd við 2. mgr. 4. gr. frumvarpsins þar sem félaginu er heimilað að gera „hvers konar samninga við aðra aðila til að ná tilgangi sínum á sem hagkvæmasta hátt“ og vísar í þessu efni í umsögn Landssambands slökkviliðs- og sjúkraflutningamanna um öryggisviðbúnað á vellinum og telur að umfjöllun meiri hlutans í nefndaráliti um þetta efni sé ekki nægileg trygging fyrir því að öryggismál verði áfram með sama hætti og verið hefur. Í þessu efni má einnig benda á umsögn Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli sem leggur til að sérstaklega verði í lögunum kveðið á um starfrækslu slökkviliðs á flugvellinum, en ekki er tekið á því atriði í tillögum meiri hlutans.

Telur minni hlutinn að skipulagsmál séu ekki í eðlilegum farvegi en flugvallarsvæðið er skilgreint sem sérstakt skipulagssvæði og þannig er stjórnarsýslu viðkomandi sveitarfélaga ýtt til hliðar og hið lýðræðislega umboð, sem sveitarstjórnir hafa frá íbúum til að bera pólitíska ábyrgð, m.a. á skipulagsmálum, verður að engu. Telur minni hlutinn það óviðunandi og með ákvæðum um að ákvarðanir skipulagsnefndar séu endanlegar á sveitarstjórnarstigi er verið að færa lýðræðislegt vald til stjórnskipaðrar nefndar þvert á venjulega stjórnskipun. Breytingartillaga meiri hluta um skipan skipulagsnefndar er þó vissulega til bóta, enda gerði upphaflegt frumvarp ráð fyrir að Skipulagsstofnun ætti bæði aðild að nefndinni en enn fremur kæmu skipulagsákvarðanir nefndarinnar til stofnunarinnar og var augljóst að slíkt fyrirkomulag gat ekki staðist. Minni hlutinn telur þó að það breyti ekki neinu um gagnrýni á skipan nefndarinnar. Sömu sögu er að segja um ákvæði 9. gr. sem felur hinu opinbera hlutafélagi skyldur sveitarstjórnar samkvæmt vatnalögum (holræsi), lögum um vatnsveitur sveitarfélaga, lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir og lögum um gatnagerðargjald. Verður ekki annað séð en þetta fyrirkomulag sé í hrópandi mótsögn við lýðræðislega stjórnarhætti. Staða þeirra sveitarfélaga sem hlut eiga að máli er einnig óljós og í raun óviðunandi að þau verði komin undir ákvörðunum hlutafélags um mikilvæg hagsmunamál sín, svo sem um fasteignagjöld, sbr. umsögn Sandgerðisbæjar.

Þá leggur minni hlutinn áherslu á að ákvæði um að sveitarfélög sem gera svæðisskipulag verði bundin af aðalskipulagi svæðisins skjóta skökku við og þýða í raun að rétthæð skipulagsáætlana er snúid við og telur að ákvæðið fari í bága við almenna reglu í skipulagslögum.

Minni hlutinn telur nauðsynlegt að taka fram að þegar ákveðið var að stofna hlutafélag um flugleiðsögubjónustu og flugvallarrekstur Flugmálastjórnar Íslands árið 2006 hafði þáverandi stjórnarandstaða (Samfylkingin, Vinstri hreyfingin – grænt framboð og Frjálslyndi flokkur-

inn) efasemdir um að hlutafélagiformið væri hið rétta og vildi láta skoða fleiri leiðir. Enginn vilji hefur nú verið til að skoða önnur rekstrarform, svo sem B-hluta ríkisfyrirtæki. Telur minni hlutinn að brýnt hefði verið að fá ríkisendurskoðanda til fundar við nefndina til að fjalla um kosti og galla opinberra hlutafélaga og þá reynslu sem þegar hefur fengist af slíku rekstrarformi.

Við breytingu á rekstrarformi hefðbundinna ríkisstofnana í (opinbert) hlutafélag er ævinlega hætt á að réttindi starfsmanna skerðist að meira eða minna leyti. Ýmis dæmi eru um slíkt. Stéttarfélög starfsmanna hafa einmitt varað við þessu. Þess ber þó að geta að meiri hlutinn hefur í breytingartillögum sínum komið til mótis við sjónarmið starfsmanna að því er varðar lífeyrismál.

Með hlutafélagiformi skapast réttaróvissa um gildi stjórnvísu- og upplýsingalaga og um réttindi starfsmanna. Enda þótt tiltekið sé í greinargerð að ákvæði stjórnvísu- og upplýsingalaga gildi að því er varðar stjórnvísulutverk félagsins, þá gilda þau almennt ekki í hlutafélögum. Ef ætlunin er að láta þau ná til opinbers hlutafélags er það mat minni hlutans að slík ákvæði eigi að lögfesta með beinum hætti og bendir á í því sambandi að umboðsmaður Alþingis hefur fjallað um upplýsingalög í opinberu hlutafélagi og þar kemur fram að stjórnendur opinberra hlutafélaga virðast ekki í öllum tilvikum gæta þess nægilega að virða upplýsingalög (t.d. mál 5103/2007). Það er einnig nauðsynlegt til að tryggja réttaröryggi borgaranna.

Þá er vert að vekja athygli á að í hinu nýja hlutafélagi verður opinberri stjórnvísu og samkeppnisrekstri blandað saman sem hlýtur að geta valdið vanhæfi stjórnvísulutans í tilteknum tilvikum. Samkeppniseftirlitið bendir í sinni umsögn á að fyrirkomulagið muni líklega valda samkeppnislegri mismunun.

Minni hlutinn telur að fjölmargir þættir málsins séu í raun enn vanreifaðir og með vísan til þess sem að ofan greinir er lagt til að frumvarpinu verði **vísað til ríkisstjórnarinnar**.

Verði ekki fallist á frávísun er þess óskað að málið gangi að nýju til nefndar og ríkisendurskoðandi kallaður fyrir nefndina til umræðu um opinber hlutafélög. Jafnframt er óskað eftir að skipulagsstjóri komi fyrir nefndina vegna ákvæða um meðferð skipulagsmála.

Alþingi, 26. maí 2008.

Árni Þór Sigurðsson.

Fylgiskjal I.**Umsögn frá Skipulagsstofnun.**

(7. apríl 2008.)

Vísað er til erindis, dags. 17. mars. 2008, þar sem þess er óskað að Skipulagsstofnun veiti umsögn um framkomið frumvarp til laga um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. Skipulagsstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir:

Í 1. mgr. 8. gr. frumvarpsins kemur fram að samgönguráðherra skipi sex menn í skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar, þar af skal einn skipaður samkvæmt tillögu Skipulagsstofnunar. Hlutverk þessarar skipulagsnefndar verður m.a. að afgreiða deili- og aðalskipulagstillögur fyrir flugvallarsvæðið sbr. 2. mgr. 8. gr. Skipulagsstofnun vekur athygli á að samþykktir skipulagsnefndarinnar koma síðar til umfjöllunar og afgreiðslu stofnunarinnar sbr. t.a.m. 18. gr. og 25. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997. Að mati Skipulagsstofnunar er því ekki við hæfi að fulltrúi hennar eigi sæti í nefndinni.

Í 3. mgr. 8. gr. kemur fram að samgönguráðherra setji nefndinni starfsreglur en ákvæði skipulagslaga og reglugerða settra samkvæmt þeim eigi að öðru leyti við um störf nefndarinnar eftir því sem við getur átt. Skipulagsstofnun bendir á að skipulags- og byggingarlög gilda fyrir landið allt, og það þarf að koma skýrt fram ef annað á að gilda á Keflavíkurflugvelli.

Í 6. mgr. 8. gr. frumvarpsins segir að við gerð svæðisskipulags á Suðurnesjum samkvæmt skipulagslögum séu hlutaðeigandi skipulagsyfirvöld bundin af samþykktu aðalskipulagi flugvallarsvæðisins. Í athugasemdum við ákvæðið segir ennfremur að af þessu leiði að samþykktu aðalskipulagi flugvallarsvæðisins verði ekki breytt með gerð svæðisskipulags. Skipulagsstofnun bendir á að skv. 3. gr. skipulags- og byggingarlaga er skipulagsgerð á forræði sveitarfélaga og er tveimur eða fleiri sveitarfélögum heimilt að vinna svæðisskipulag í því skyni að samræma stefnu um þróum byggðar og landnotkun, sbr. 1. mgr. 12. gr. sömu laga. Að mati Skipulagsstofnunar er um of afdráttarlaust orðalag að ræða og telur stofnunin að réttara væri að Samvinnunefnd um svæðisskipulag Suðurnesja væri heimilt að gera tillögu að svæðisskipulagi þótt hún stangaðist að einhverju leyti á við gildandi aðalskipulag vallarsvæðisins. Slíka tillögu væri hins vegar ekki hægt að staðfesta

nema að fengnu samþykki yfirvalda á Keflavíkurflugvelli.

Skipulagsstofnun bendir einnig á að í framkomnu frumvarpi til skipulagslaga, 374. mál, er nú liggur fyrir Alþingi, er kveðið á um rétt hæð skipulagsáætlana. Þar segir í 7. mgr. 12. gr. að gildandi skipulagsáætlanir skuli vera í innbyrðis samræmi. Jafnframt segir þar að svæðisskipulag sé rétt hærra en aðalskipulag og aðalskipulag rétt hærra en deiliskipulag. Er því ljóst að ósamræmi er á milli þessara tveggja lagafrumvarpa hvað þetta efni varðar, enda ljóst að breyting á svæðisskipulagi kallar á breytingu á aðalskipulagi skv. frumvarpi til skipulagslaga. Skipulagsstofnun leggur til að ákvæði 6. mgr. 8. gr. hljóði svo:

Við gerð svæðisskipulags á Suðurnesjum samkvæmt skipulagslögum skulu hlutaðeigandi skipulagsyfirköld hafa samráð við skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar.


Þorvaldur Heiðar Þorsteinsson

Fylgiskjal II.**Umsögn frá Sandgerðisbæ.**

(5. maí 2008.)

Fyrir hönd bæjarstjórnar Sandgerðisbæjar vill undirritaður koma neðanrituðu á framfæri vegna frumvarps til laga um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl.

Ætlunin er með frumvarpinu að stofna félag samkvæmt heimild til að fá ákveðna heildarmynd varðandi þróun svæðisins og innri málefnum þess. Það er skoðun bæjarstjórnar Sandgerðisbæjar að gott hefði verið að sjá skýrari mynd af þeirri væntanlegri útfærslu eða gleggri drög í greinargerð eða inngangi frumvarpsins.

Samkvæmt frumvarpinu fær hið nýja félag viðtækar heimildir til þáttöku í öðrum félögum og ráðuneytið hefur viðtækar heimildir til að fela því aðskiljanleg verkefni, sjá t.d. 4. gr., 5. gr. og víðar. Hið nýja félag verður þannig blanda af einkafyrirtæki og aðila með ákveðna framkvæmd stjórnslu, að hluta til einhverskonar sveitarfélagsígildi. Vert er að íhuga hvort samkeppnislöggjöfin gæti ekki reynst vera erfiður ljár í þúfu þessarar fyrirtækjasamstæðu til lengri tíma litið.

Sandgerðisbær leggur sem fyrr áherslu á framkominn vilja löggjafans og forsætisráðherra um að verkefni á fyrrum varnarsvæðum og þar með umhverfi Keflavíkurflugvallar, færist stjórnslulega til viðkomandi sveitarfélaga eða um þau verði samið sérstaklega við bæjarstjórnir viðkomandi sveitarfélaga.

Að mati bæjarstjórnar vantar í frumvarpið með hvaða hætti fyrirhugað er að Sandgerðisbær komi að málinu og þá ekki síður hvernig verði háttáð með þjónustutekjur og gjöld er tengjast rekstri og skattheimtu sveitarfélaga. Í frumvarpinu er aðeins talað um mögulega samningagerð við sveitarfélögin en ekki sagt t.d. hvernig á með málið að fara ef samningar takast ekki.

Ljóst er og tryggt að ekki verða gerðar breytingar á fasteignasköttum til bæjarins en sú staðreynd kemur hinsvegar ekki fram í frumvarpinu eða greinargerð.

Bæjarstjórn leggur áherslu á að umræddar breytingar verði í anda almennrar stjórnslu og að það komi skýrt fram í frumvarpinu hver hin sanningsréttarlega staða bæjarfélagsins í væntanlegum samningaviðræðum við þetta nýja félag sé, bæði varðandi það hvað sé fyrirhugað að semja um við bæjarfélagið sem og hver staðan verði ef ásættanlegir samningar nást ekki frá sjónarmiði bæjarfélagsins eða félagsins.

Með góðum kveðjum


 Sigurður Valur Ásbjarnarson, Bæjarstjóri.

Fylgiskjal III.

Umsögn frá Landssambandi slökkviliðs- og sjúkraflutningamanna.

(29. apríl 2008.)

Landssamband slökkviliðs- og sjúkraflutningamanna (LSS) er stéttarfélag í skilningi laga nr. 94/1986 um kjarasamninga opinberra starfsmanna og hefur innan sinna raða bæði slökkviliðsmenn og sjúkraflutningamenn. Skv. lögum LSS gætir það hagsmuna félagsmanna sinna bæði varðandi fagleg málefni sem og kjaraleg málefni.

Það er tvennt sem LSS vill benda á varðandi frumvarpið.

1. 4. gr “Félaginu skal vera heimilt að gera hvers konar samninga við aðra aðila til að ná fram tilgangi sínum á sem hagkvæmastan hátt.”
2. Skerðing á kjörum slökkviliðsmanna.

1) Næst síðasta setningin í 4. grein gerir Keflavíkurflugvelli ohf. heimilt að mati LSS að lækka viðbúnaðarstigið á vellinum. Eins og kemur fram á minnisblaði sem Borgar Valgeirsson ritari LSS og formaður Félags Slökkviliðsmanna á Keflavíkurflugvelli, skrifaði 4. október 2007 og afhenti samgöngunefnd 23. apríl s.l. þá hefur verið dregið úr viðbúnaðarstiginu síðan varnarliðið fór. Fulltrúaráð LSS gerði athugasemd við það 2. nóvember 2007 með ályktun sem m.a. var send öllum þingmönnum. Þá tilkynnti Flugmálastjórinn á Keflavíkurflugvelli að ekki yrði dregið frekar úr viðbúnaðarstiginu. Nú er kominn nýr Flugmálastjóri og nýtt frumvarp með heimild í 4. grein til að gera “hverskonar samninga” með hagkvæmni í huga.

Við spyrjum: Hvað þýðir þessi setning? Er það vilji alþingis að draga frekar úr viðbúnaðarstiginu og taka áhættu varðandi öryggi flugfarþega ef flugslys verður á Keflavíkurflugvelli?

Þegar Ísland tók við rekstri Keflavíkurflugvallar af varnarliðinu var fækkað slökkviliðsmönnum um þrjá á hverri vakt. Úr 15 í 12. Í september 2007 var aftur fækkað slökkviliðsmönnum á vakt, úr 12 í 10. Þetta þýðir lægra viðbúnaðarstig og minni líkur á björgun úr brennandi flugvél. Farþegar eru umkringdir eldsneyti án þess að hafa nokkra vörn fyrir hita eða reyk. Þetta þýðir að flugslys á Keflavíkurflugvelli gæti orðið stærsti einstaki mannskaði Íslandssögunnar. Ef viðbúnaðarstigið verður lækkað frekar, eins og við teljum að grein 4 gefi heimild til, þá þýðir það minni og jafnvel engann möguleika slökkviliðsins á að bjarga fólki út úr brennandi flugvél. Við teljum að samgöngunefnd verði að gera sér grein fyrir þessu og hafa það tryggt í frumvarpinu að það gefi engar heimildir til þess að lækka viðbúnaðarstigið á Keflavíkurflugvelli.

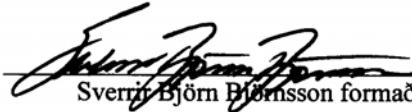
2) Þegar fulltrúar samgönguráðuneytisins kynntu frumvarpið fyrir starfsfólki á Keflavíkurflugvelli þann 12. mars s.l. þá kom skýrt fram að ekki yrði um uppsagnir eða skerðingu á kjörum að ræða. Þrátt fyrir það hafa slökkviliðsmenn á Keflavíkurflugvelli nú þegar fengið tilkynningu frá Flugmálastjóra (bréf dagsett 08.04.08) um skerðingu á kjörum sem eru í starfslýsingu slökkviliðsmannanna og hafa verið í gildi frá 1967. LSS vekur athygli nefndarinnar á að þessi skerðing er ekki í samræmi við kynningu ráðuneytisins.

Eftirfarandi texta má finna á heimasíðu samgönguráðuneytisins:

Ræða Kristjáns L. Möller á fundi starfsmanna Keflavíkurflugvallar vegna boðaðra lagabreytinga er varða starfsemi flugvallarins, 12.mars 2008.

“.....Ég veit að einhverjir starfsmenn kunna að hafa áhyggjur af því, þegar blásið er til svona breytinga, að breytingarnar leiði til umróts, uppsagna og þar fram eftir götunum. Slikar áhyggjur eru skiljanlegar. Ég get hins vegar fullvissað ykkur um það, að þær eru ástæðulausar, eins og ég mun rekja.....”

Fyrir hönd Landssambands slökkviliðs- og sjúkraflutningamanna


Sverrir Björn Björnsson formaður

Fylgiskjal IV.

Umsögn frá Félagi íslenskra flugumferðarstjóra.

(9. apríl 2008.)

Félag íslenskra flugumferðarstjóra telur að miklivægt sé að við alla lagasetningu sem varðar skipulagningu flugumferðarþjónustu í landinu verði gætt fyrst og fremst að þeim faglegu gildum sem hafa verður í heiðri og sem almennt er ætlað að tryggja sem best framkvæmd og öryggi þjónustunnar. Félagið telur að veruleg hættu sé á að sjónarmið sem fremur eru fjárhagslegs eðlis eða sem varða hagsmuni afmarkaðra byggðarlaga kunni að hafa of mikil áhrif á skipulagningu starfseminnar sem þá kann að koma niður á hinum faglegu gildum.

Sérstaða Keflavíkurflugvallar, auk þess að vera stærsti flugvöllur landsins, felst í því að um völinn fer mestallt áætlunarflug til og frá landinu, en nánast ekkert áætlunarflug til annarra flugvalla innanlands. Þá heyrir rekstur vallarins undir sérstaka stofnun, Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli, en rekstur annarra flugvalla í landinu undir Flugstoðir ohf. skv. lögum nr. 102/2006. Þetta fyrirkomulag er að mati Félags íslenskra flugumferðarstjóra óheppilegt og faglega væri æskilegt að öll starfsemin væri undir einum hatti.

Benda má á að í stjórnsýsluendurskoðun Ríkisendurskoðunar á Flugmálastjórn Íslands frá 2003 var í raun komist að sömu niðurstöðu t.d. þar sem bent var á þá sérstöku stöðu að flugturninn í Keflavík skuli heyra stjórnskipulega undir tvo aðila. Framkvæmdastjóri flugumferðarsviðs Flugmálastjórnar Íslands beri faglega ábyrgð, en að önnur verkefni séu á ábyrgð flugvallarstjórnans á Keflavíkurflugvelli. Ríkisendurskoðandi taldi að þessi ábyrgðarskipting væri ekki heppileg og lagði til að þessar tvær stofnanir yrðu sameinaðar.

Í skýrslu starfshóps um málefni Keflavíkurflugvallar, sem ríkisstjórnin setti á fót í ágúst 2007 og skilaði skýrslu 7. febrúar 2008, kveður hins vega við annan tón. Starfshópurinn leggur til að:

Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. og Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar verði sameinuð í eitt opinbert hlutafélag í eigu íslenska ríkisins og fari samgönguráðherra með hlutabréf íslenska ríkisins í félaginu. Starfsmönnum beggja stofnana verði boðið starf hjá hinu sameinaða félagi nema hvað starfsmönnum flugleiðsögubjónustu verði boðið starf hjá

Flugstoðum ohf. Utanríkisráðherra verði heimilt að beina fyrirætlum til félagsins er varða hagnýtingu flugvallarsvæðisins í þágu varmartengdar starfsemi.

Þessi tillaga starfshópsins er síðan nú sett fram í frumvarpi til laga um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. Í greinargerð með frumvarpinu er vísað til skýrslu sérfræðinganeftardarinnar frá 12. febrúar 2007 og sagt að frumvarpið byggji að nokkru á tillögum nefndarinnar en tekið fram að vikið sé frá þeim um að félagið verði dótturfélag Flugstoða ohf. Gefin eru fyrirheit um að nánari grein verði gerð fyrir þeim breytingum síðar í greinargerðinni. Engar slíkar upplýsingar er þó að finna í greinargerðinni eða frumvarpinu sjálfu.

Verði af því að starfsemi flugleiðsöguþjónustunnar í Keflavík verði falin Flugstoðum ohf., án þess að neinar nánari ákvarðanir verði um leið teknar um fyrirkomulag þjónustunnar skapast sú hættu að fyrirkomulag mála verði fremur miðað við það sem hagkvæmast verður talið en það sem faglega telst best. Sú bersýnilega hættu myndi skapast að við þessar aðstæður myndi rekstraraðili sjá sér hag í að færa aðflugþjónustu sem nú er unnin í Keflavík til Flugstjórnarmiðstöðvar í Reykjavík. Þó þetta sé framkvæmanlegt standa fagleg rök gegn þessu þó hugsanlega gætu sparast einhverjir fjármunir.

Félag íslenskra flugumferðarstjóra er stéttarfélag allra flugumferðarstjóra á Íslandi og hefur annast kjarasamningsgerð fyrir þá. Félagið mun hér eftir sem hingað til leggja áherslu á kjaralega einingu meðal félagsmanna sinna og leitast við að tryggja að réttindi þeirra allra séu sambærileg og jafnræðis gætt meðal félagsmanna.

Í fyrirbyggjandi frumvarpi er í ákvæði til bráðabirgða III fjallað um réttindi starfsmanna flugleiðsöguþjónustu. Þar segir að;

Við niðurlagningu á starfsemi Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar 1. júní 2008 er samgönguráðherra heimilt að fela Flugstoðum ohf., sem fara með flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur skv. 1. gr. laga nr. 102/2006, að fara með þá flugleiðsöguþjónustu sem var áður á hendi Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar. Hið opinbera hlutafélag skal bjóða störf þeim starfsmönnum sem störfuðu við flugleiðsöguþjónustu hjá Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar. Um réttindi þessara starfsmanna gilda að öðru leyti ákvæði 1., 3. og 4. mgr. ákvæðis til bráðabirgða II, eftir því sem við getur átt.

Í ákvæði 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða II segir að;

Starfsmaður Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar sem hefur áunnið sér rétt til lífeyrisgreiðslna skv. 24. gr. laga nr. 1/1997, um Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins, og ræðst til starfa hjá hlutafélagi skv. 1. gr. með minnst þriggja mánaða uppsagnarfresti í hálf starf eða meira, getur ekki hafið töku lífeyris fyrr en hann lætur af því starfi.

Í þessari reglu sem frumvarpið áformar að setja felst að starfsmenn sem þiggja ráðningu og myndu þar með hafa einstaklingsbundna aðild að LSR væru í þeirri aðstöðu að geta ekki hafið töku lífeyris jafnhliða starfi, þó svo að þeir hefðu áunnið sér rétt til þess samkvæmt ákvæðum laga um Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins. Þeir gætu hins vegar hafið störf hjá hvaða öðru félagi í landinu sem er og þegið lífeyri samhliða launum frá nýjum atvinnurekanda. Þetta er í besta falli afar óheppileg reglusetning. Þá er óhjákvæmilegt að benda á að þetta ákvæði sér á engan hátt við þeirri aðstöðu að starfsmaður sem ekki þiggur starf í byrjun gæti hafið störf síðar, ef það er í boði, og þá tekið lífeyri samhliða starfinu. Því er ljóst að hér er ekki gætt jafnræðis þessara starfsmanna gagnvart öðrum starfsmönnum Flugstöða sem ekki þurfa að sæta sambærilegum takmörkunum á rétti sínum. Þetta telur Félag íslenskra flugumferðarstjóra afar óheppilegt og skorar á Samgöngunefnd að leggja til breytingu á þessu sem kæmi í veg fyrir þann flókna samningahnút sem af slíkri reglu myndi leiða.

Virðingarfyllt,
f.h. Félags íslenskra flugumferðarstjóra

Lofur Jóhannsson formaður

Fylgiskjal V.**Umsögn frá Flugmálastjórn Keflavíkurflugvelli.**

(8. apríl 2008.)

Eftirfarandi athugasemd er gerð að hálfu Flugmálastjórnarinnar Keflavíkurflugvelli við ofangreint lagafrumvarp.

Að viðbættist ný grein á eftir 7. gr. lagafrumvarpsins sem myndi vera 8. gr. sem hljóðar eftirfarandi;

8. gr.***Slökkvilið og eldvarnareftirlit***

Félagið ber ábyrgð á að starfrækt sé slökkvilið á Keflavíkurflugvelli og skal annast framkvæmd eldvarnareftirlits. Um starfssemi slökkviliðsins gilda ákvæði laga nr. 75/2000 um brunavarnir og reglugerðar um flugvelli 464/2007, eftir því sem við getur átt.

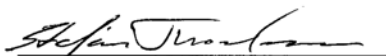
Félaginu er heimilt að semja við sveitarfélag eða byggðarsamlag um að veita slökkviþjónustu og annast eldvarnareftirlit samkvæmt 1. mgr. Verði slíkur samingur gerður skal tilkynna hann til Brunamálastofnunar og Flugmálastjórnar Íslands.

Rök:

Í hinu nýja frumvarpi er ekkert fjallað um slökkvilið Keflavíkurflugvallar. Vegna þess að lög um brunavarnir (75/2000) gera aðeins ráð fyrir að sveitarfélög beri ábyrgð á starfssemi slökkviliðs og framkvæmd eldvarnareftirlits. Í reglugerð um flugvelli (464/2007) er hinsvegar að finna kröfur á flugvelli til reksturs flugvallarslökkviliðs. Nauðsynlegt er því að í frumvarpinu sé skýrt kveðið á um ábyrgð hins nýja félags í þessum efnunum og að lög um brunavarnir og reglugerð um flugvelli gildi um slökkviliðið á flugvellinum.

Hvort heldur sem samingar takast við nágrannasveitarfélög um sameiginlegt fyrirkomulag á rekstri slökkviliðs og framkvæmd eldvarnareftirlits þá mun sá aðili sem ber ábyrgð á rekstri flugvallarins ávallt vera ábyrgur fyrir því að fullnægjandi slökkviþjónusta sé fyrir hendi á flugvellinum. Það er því til bóta að lög um hið nýja opinbera hlutafélag mæli fyrir um skyldur félagsins í þessum efnunum.

Keflavíkurflugvelli 8. apríl 2008



Stefán Thordersen
flugvallarstjóri.

Fylgiskjal VI.**Umsögn frá Samkeppniseftirlitinu.**

(22. apríl 2008.)

Með bréfi, dags. 17. mars 2008, fór samgöngunefnd Alþingis þess á leit við Samkeppniseftirlitið að veitt verði umsögn um frumvarp til laga um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. (hér eftir frumvarpið).

1.**Um samkeppnisstöðu Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar hf.**

Flugstöð Leifs Eiríkssonar hf. (hér eftir FLE) er félag sem er að öllu leyti í eigu íslenska ríkisins og hefur með höndum ýmis verkefni sem telja má til opinberrar þjónustu. Af þeim sökum og þar sem um félagið gilda sérstök lög og það starfar á grundvelli opinbers einkaleyfis, verður að líta svo á að FLE sé opinbert fyrirtæki o.þ.l. fyrirtæki í skilningi samkeppnislaga, sbr. 2. tl. 4. gr. laganna.¹

Samkeppnisyfirvöld hafa í ákvörðunum sínum fjallað um rekstur og starfsemi FLE.² Staðfest hefur verið að starfsemi FLE hvað varðar leigu á verslunarrými og verslunarrekstur teljist ótvírætt til atvinnustarfsemi í skilningi samkeppnislaga og falli því almennt séð undir gildissvið samkeppnislaga.³ Samkeppnisyfirvöld hafa enn fremur metið sem svo að FLE sé í markaðsráðandi stöðu á markaði fyrir leigu á aðstöðu á frísvæði flugstöðvarinnar og á markaði fyrir sölu á tollfrjálsum varningi á frísvæði flugstöðvarinnar. Niðurstaða áfrýjunarnefndar samkeppnismála í úrskurði nr. 1/2003 *Flugstöð Leifs Eiríkssonar hf. gegn samkeppnisráði* var hins vegar sú að

¹ Til samanburðar má hafa í huga að í EES/EB samkeppnisrétti telst aðili opinbert fyrirtæki (public undertaking) ef opinberir aðilar geta haft ráðandi áhrif á starfsemi þess, t.d. með því að eiga meira en helming hlutfjár í viðkomandi fyrirtæki: *Notice on the application of the competition rules to the postal sector and on the assessment of certain State measures relating to postal services*, OJ 1998 C39/2.

² Sbr. Ákvarðanir nr.???

³ Úrskurður áfrýjunarnefndar nr. 1/2003 *Flugstöð Leifs Eiríkssonar hf. gegn samkeppnisráði*.

starfsemi FLE hvað varðar val á húsnæði til eigin verslunar- eða þjónusturekstrar og vöru- og þjónustuúrvali þar væri ekki háð ákvæðum samkeppnislaga þar sem sú starfsemi byggði á ákvæðum laga nr. 76/2000 sem séu sérlög gagnvart samkeppnislögum.

2.

Um frumvarpið

Í 4. gr. frumvarpsins segir að tilgangur hins opinbera hlutafélags skuli vera að annast rekstur, viðhald og uppbyggingu Keflavíkurflugvallar og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, þ.m.t. rekstur verslana með tollfrjálsar vörur á flugvallarsvæðinu, starfsemi sem sé í beinum tengslum við flugrekstur, rekstur flugvalla og flugstöðvar og aðra starfsemi sem nauðsynlegt er að sé innan haftasvæðis flugverndar. Í athugasemdum með ákvæðinu kemur fram að með ákvæðinu sé m.a. lögfest sérstök heimild FLE til að starfrækja tollfrjálsar verslanir í skilningi 101. gr. gildandi tollalaga nr. 88/2005. Lúti félagið eftirliti fjármálaráðherra að því er rekstur slíkra verslana varði.

Ákvæði þetta er að mestu efnislega samhljóða 7. gr. laga nr. 76/2000 um stofnun hlutafélags um Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Þó er gerð sú áherslubreyting að tilgangur félagsins skuli samkvæmt ákvæðinu aðallega vera að sinna starfsemi sem sé í beinum tengslum við flugrekstur, rekstur flugvalla og flugstöðvar og aðra starfsemi sem talið er nauðsynlegt að sé innan haftasvæðis flugverndar en það hugtak er skilgreint nánar í 3. gr. reglugerðar um flugvernd nr. 361/2005.

3.

Sjónarmið Samkeppniseftirlitsins

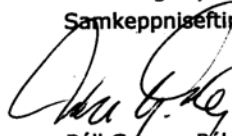
Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 2/2003 *Kvörtun vegna Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar hf.* kom fram það mat samkeppnisyrivalda að æskilegt væri að skipta rekstri FLE upp í tvö aðskilin félög sem ekki lytu sömu stjórn eða framkvæmdastjórn. Annað félagið myndi annast rekstur allra mannvirkja flugstöðvarinnar en hitt félagið myndi annast allan verslunarrekstur sem stjórnvöld teldu æskilegt að FLE eða sambærilegur aðili annaðist. Með því móti væri tryggt að fjárhagslegur aðskilnaður væri á milli þeirrar starfsemi flugstöðvarinnar sem rekin væri í samkeppni við einkaaðila, þ.e. rekstur verslana með tollfrjálsar vörur, og annarrar starfsemi sem rekin væri á grundvelli opinbers einkaleyfis.

Í lok árs 2004 var gerð sú breyting á rekstrarformi FLE að stofnað var sérstakt dótturfélag um verslunarrekstur félagsins, Fríhöfnin ehf. Allur verslunarrekstur var fluttur yfir í sjálfstætt dótturfélag og á milli FLE og Fríhafnarinnar ehf. ríkir nú fullur stjórnunar- og rekstrarlegur aðskilnaður. Samkeppniseftirlitið fagnar því að farið hafi verið eftir tilmælum þess í ákvörðun nr. 2/2003 og gerir ráð fyrir því að skipulag þetta verði áfram við líði.

Samkeppniseftirlitið vill þó árétta það að auki kom fram í umræddri ákvörðun að ákjósanlegast væri að allur verslunarrekstur í flugstöðinni, þ.m.t. núverandi fríhafnarrekstur, verði boðinn út til einkaaðila og greiðsla afgjalds til eiganda eða rekstraraðila flugstöðvarinnar verði eftir atvikum ígildi þeirra tekna sem FLE hefur

nú af fríhafnarrekstrinum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er með því móti fullkomlega komið í veg fyrir hagsmunaaðreksstra og mögulega og í raun líklega samkeppnislega mismunun.

Virðingarfyllst,
Samkeppniseftirlitið



Páll Gunnar Pálsson