

Frumvarp til laga

um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð.

Frá innviðaráðherra.

1. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um uppbyggingu og rekstur flugvalla í eigu íslenska ríkisins og þá rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sem veitt er af hálfu íslenska ríkisins á íslensku yfirráðasvæði eða á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga.

2. gr.

Markmið.

Markmið laganna er að flugvellir landsins og þjónusta við flugumferð þjóni þörfum samfélagsins á umhverfislega sjálfbæran hátt með skilvirkni, hagkvæmni og öryggi í fyrirrúmi í samræmi við stefnu stjórnvalda í samgöngumálum. Við útfærslu og framkvæmd verkefna samkvæmt lögum þessum skal tryggja að kröfum loftferðalaga, varnarmálalaga og annarra laga á málefnasviðinu sé ávallt fullnægt auk þess sem sérstaklega skal horft til eftirfarandi markmiða:

- Að innviðir og starfsemi á þessu sviði tryggi gæði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu og hámarki flugöryggi.
- Að veitt sé heildstæð flugvallarþjónusta fyrir millilandaflug, þ.m.t. varaflugvallarþjónusta, sem stuðlar að því að viðhalda og efla samkeppnishæfni landsins í millilanda- og tengiflugi.
- Að flugvallakerfið sé virkur hluti öruggra og hagkvæmra samgangna innan lands og tengist öðrum almenningssamgöngum.
- Að fylgt sé stefnumörkun stjórnvalda í samgöngumálum eins og hún birtist í flugstefnu og samgönguáætlun á hverjum tíma.
- Að fylgt sé stefnumörkun stjórnvalda eins og hún birtist í þjóðaröryggisstefnu fyrir Ísland, varnarmálalögum og alþjóðlegum skuldbindingum.

3. gr.

Verkefni.

Verkefni ríkisins á grundvelli laga þessara eru eftirfarandi:

- Rekstur og uppbygging rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, kerfa og kerfishluta þjónustunnar og önnur skyld starfsemi, þ.m.t. kennsla, þjálfun og önnur skyld starfsemi í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar ríkisins.
- Rekstur og uppbygging Keflavíkurflugvallar sem borgaralegs alþjóðaflugvallar auk hagnýtingar flugvallarsvæðisins í þágu öryggis- og varnartengdrar starfsemi í samræmi við

alþjóðlegar skuldbindingar ríkisins, varnarmálalög og öryggis- og varnarhagsmuni Íslands.

- c. Rekstur og uppbygging annarra flugvalla í eigu ríkisins og önnur skyld starfsemi.
- d. Önnur verkefni ótalin sem tengjast framkvæmd framangreindra verkefna.

4. gr.

Framkvæmd verkefna.

Opinbert hlutafélag, Isavia ohf. eða dótturfélög, annast fyrir hönd íslenska ríkisins rekstur flugvalla í eigu ríkisins og rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu sem veitt er af hálfu ríkisins á íslensku yfirráðasvæði eða á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga eftir því sem kveðið er á um í lögum þessum.

Framkvæmd félagsins á verkefnum ríkisins skv. 1. mgr. og fjármögnun þeirra skal útfærð í þjónustusamningum ráðherra við Isavia ohf. eða dótturfélög sem miða skulu að því að tryggja að markmiðum laga þessara sé náð.

Í samningum skal kveðið sérstaklega á um hvernig samráði stjórnvalda og félagsins eða dótturfélaga um framkvæmd verkefna skal háttað á samningstíma til að tryggja að samningsmarkmið náist.

Isavia ohf. og eftir atvikum dótturfélögum ber að virða og haga starfsemi sinni í samræmi við þær þjóðréttarlegu skuldbindingar á sviði loftferða og öryggis- og varnarmála sem íslensk stjórnvöld hafa undirgengist og kunna síðar að undirgangast og varða verkefni þeirra.

5. gr.

Öryggissvæði á Keflavíkurflugvelli.

Þeim ráðherra er fer með varnarmál er heimilt að gera samning við rekstraraðila Keflavíkurflugvallar um not af öryggissvæðinu á flugvellinginum og mannvirkjum á flugvallar- og öryggissvæði sem eru á eignaskrá Atlantshafsbandalagsins. Í samningnum er heimilt að kveða á um boðleiðir og framkvæmd samskipta við liðsafla Bandaríkjahers, Atlantshafsbandalagsins eða annarra ríkja sem kunna að hagnýta aðstöðuna á öryggissvæðinu í boði íslenskra stjórnvalda.

Isavia ohf. ber í starfsemi sinni að virða og standa við þær alþjóðlegu skuldbindingar á sviði öryggis- og varnarmála sem íslensk stjórnvöld hafa undirgengist og kunna síðar að undirgangast og varða flugvallar- og öryggissvæðið og Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Þeim ráðherra er fer með varnarmál er heimilt að beina fyrirmælum til rekstraraðila er varða hagnýtingu flugvallarsvæðisins í þágu varnartengdrar starfsemi og framkvæmd og efndir alþjóðasamninga og þjóðréttarlegra skuldbindinga ríkisins á sviði öryggis- og varnarmála.

6. gr.

Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar.

Ráðherra skipar fimm fulltrúa í skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar. Tveir skulu skipaðir samkvæmt tilnefningu þeirra sveitarfélaga sem landsvæði Keflavíkurflugvallar tilheyrir. Einn skal skipaður samkvæmt tilnefningu þess ráðherra sem fer með varnarmál og tveir án tilnefninga og skal annar þeirra gegna formennsku. Varamenn skulu skipaðir með sama hætti. Skipunartími fulltrúa takmarkast við embættistíma þess ráðherra sem skipar.

Isavia ohf. kostar og annast gerð deili- og aðalskipulagstillagna fyrir flugvallarsvæði Keflavíkurflugvallar og leggur fyrir nefndina til afgreiðslu. Skipulagstillögurnar skulu gerðar

í samræmi við stefnumótun stjórnvalda í samgöngumálum á hverjum tíma. Samþykki nefndarinnar við deili- eða aðalskipulagstillögu fyrir flugvallarsvæðið telst fullnaðarafgreiðsla málsins á sveitarstjórnarstigi.

Ráðherra setur nefndinni starfsreglur. Ákvæði skipulagslaga og reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim eiga við um störf nefndarinnar eftir því sem við getur átt.

Ráðherra sem fer með varnarmál fer með yfirstjórn skipulags- og mannvirkjamála á öryggissvæðinu á Keflavíkurflugvelli en er heimilt að gera þjónustusamning um framkvæmd slíkra verkefna. Sama ráðherra er heimilt að setja nánari ákvæði um framkvæmd þessarar málsgreinar í reglugerð.

Heimilt er skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar vegna flugvallarsvæðis og hlutaðeigandi ráðherra, sbr. 4. mgr., vegna öryggissvæðis að taka þátt í gerð svæðisskipulags ásamt nærliggjandi sveitarfélögum í samræmi við ákvæði skipulagslaga.

Við gerð svæðisskipulags á Suðurnesjum samkvæmt skipulagslögum eru hlutaðeigandi skipulagsyfyrirvöld bundin af samþykktu aðalskipulagi flugvallar- og öryggissvæðisins.

Við framkvæmd 2. mgr. skulu ráðherra og skipulagsnefnd skv. 1. mgr. hafa samráð sín á milli. Skipulagsnefnd skal einnig hafa slíkt samráð við hlutaðeigandi ráðherra sem fer með varnarmál eftir því sem við á.

7. gr.

Rekstur Keflavíkurflugvallar.

Isavia ohf. fer með umsjón á flugvallarsvæði í samræmi við samning þess við það ráðuneyti sem fer með eignir ríkisins þar sem kveðið er nánar á um hagnýtingu og afnot landsins, þ.m.t. heimildir til úthlutunar og innheimtu lóðarleigugjalda.

Isavia ohf. annast innheimtu gatnagerðargjalds af lóðum og mannvirkjum á flugvallarsvæði Keflavíkurflugvallar og ráðstafar því til gatnagerðar þar í samræmi við ákvæði laga um gatnagerðargjald. Félagið skal setja sér samþykkt um gatnagerðargjald sem birt skal í B-deild Stjórnartíðinda. Í samþykktinni skal meðal annars kveðið á um álagningu gjaldsins, undanþágur frá því og afslætti, gjalddaga og eindaga, greiðslufyrirkomulag og annað er varðar innheimtu þess.

Isavia ohf. skal fara með heimildir og skyldur sveitarfélags á flugvallarsvæði Keflavíkurflugvallar samkvæmt lögum um vatnsveitur sveitarfélaga og lögum um uppbyggingu og rekstur fráveitna og er félaginu heimilt að innheimta gjöld samkvæmt lögum.

Ákvarðanir rekstraraðila um álagningu gjalda skv. 2. og 3. mgr. sæta stjórnarsýslukæru í samræmi við reglur viðkomandi laga.

Isavia ohf. er heimilt, að fengnu samþykki ráðherra, að semja við sveitarfélag eða byggðasamlag um að hafa með höndum eitthvert þeirra verkefna sem tilgreind eru í 2. eða 3. mgr.

8. gr.

Varaflugvallargjald.

Til að standa straum af uppbyggingu varaflugvalla skal innheimta sérstakt varaflugvallargjald eftir því sem ákveðið er í lögum um aukatekjur ríkissjóðs. Isavia ohf. annast innheimtu gjaldsins og skal það renna í ríkissjóð.

Hvert uppgjörstímabil varaflugvallargjalds er tveir mánuðir, janúar og febrúar, mars og apríl, maí og júní, júlí og ágúst, september og október, og nóvember og desember. Gjalddagi er 1. dagur annars mánaðar eftir lok uppgjörstímabils.

Beri gjalddaga upp á helgidag eða almennan frídag færast gjalddagi á næsta virkan dag á eftir. Sé gjaldið ekki greitt innan mánaðar frá gjalddaga skal greiða ríkissjóði dráttarvexti af því sem gjaldfallið er.

9. gr.

Gildistaka og brottfall annarra laga.

Lög þessi taka þegar gildi. Jafnframt falla úr gildi lög um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, nr. 102/2006, lög um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl., nr. 76/2008, og lög um samruna opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkurflugvallar, nr. 153/2009.

Þrátt fyrir 1. mgr. öðlast 10. gr., er varðar breytingu á lögum um aukatekjur ríkissjóðs, gildi 1. júní 2023.

10. gr.

Breyting á lögum um aukatekjur ríkissjóðs.

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar á lögum um aukatekjur ríkissjóðs, nr. 88/1991:

- a. Á eftir 16. gr. a laganna kemur ný grein, 16. gr. b, svohljóðandi:
Við afgreiðslu loftfars, sem flytur farþega á atvinnuskyni í flugi til eða frá Íslandi eða innan lands, skal Isavia ohf. af hverjum fluglegg innheimta af flugrekanda/umráðanda loftfars 200 kr. fyrir hvern farþega sem er yfir tveggja ára aldri. Gjald vegna farþega sem koma inn til millilendingar, sem varir ekki lengur en 12 klukkustundir, skal aðeins innheimta vegna flugs þeirra frá landinu. Gjaldið skal renna í ríkissjóð.
- b. Fyrirsögn X. kafla laganna verður: **Gjöld vegna skipa og varaflugvallargjald.**

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið innviðaráðuneytinu. Frumvarpið var lagt fram á 151. löggjafarþingi, 702. mál, en hlaut ekki afgreiðslu og hefur nú tekið breytingum. Upphaflegt frumvarp var samið af starfshóp undir forystu fulltrúa þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis en auk hans áttu sæti í hópnum fulltrúar fjármála- og efnahagsráðuneytisins, utanríkisráðuneytisins, Samgöngustofu og Isavia. Þær breytingar sem hafa orðið á frumvarpinu frá framlagningu eru unnar í innviðaráðuneytinu að höfðu samráði við utanríkisráðuneytið og fjármála- og efnahagsráðuneytið. Snúa þær fyrst og fremst að því að bætt hefur verið við ákvæði um innheimtu varaflugvallargjalds í flugi innan lands og til og frá Íslandi. Gjaldið verður innheimt samkvæmt nýju ákvæði í lögum um aukatekjur ríkissjóðs, nr. 88/1991, sbr. 10. gr. frumvarpsins.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Frumvarpið felur því í sér einföldun regluverks og er ætlað að draga fram verkefni stjórnvalda á þessu sviði með skýrari hætti en í gildandi lögum.

Nokkuð hefur skort á að skýrt sé í lögum hver verkefni ríkisins séu við starfrækslu og uppbyggingu flugvalla og rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu hér á landi og að hvaða markmiðum skuli stefnt við þann rekstur. Þá eru ákvæði núgildandi laga um stofnun og starfsemi Isavia ohf. og forvera þess félags að mörgu leyti úrelt og óþörf þótt áfram sé gert ráð fyrir aðkomu félagsins að verkefnum.

Úr þessu er bætt í frumvarpinu þar sem verkefni samgönguyfirvalda á þessum sviðum eru dregin fram sem og þau markmið sem byggt skal á við starfrækslu þeirra. Þá er í frumvarpinu jafnframt kveðið á um brottfall úreltra laga og lagaákvæða á þessu sviði.

Þá er frumvarpinu ætlað að bregðast við og tryggja fjármögnun uppbyggingar innviða á innanlandsflugvöllum. Markmiðið er að flugvellirnir geti sinnt hlutverki sínu sem mikilvægar gáttir inn í landið og varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll með fullnægjandi hætti. Til að svo megi vera er nauðsynlegt að ráðast í framkvæmdir á völlum.

Í Flugstefnu Íslands sem kynnt var samhliða Samgönguáætlun 2020-2034 er lögð áhersla á að byggja upp varaflugvelli hér á landi. Segir í stefnunni að ein af áherslum hennar sé „Öflugt kerfi flugvalla sem svarar þörfum þjóðarinnar.“ Enn fremur segir þar að í því felist að „stutt verði við uppbyggingu Akureyrar- og Egilsstaðaflugvalla sem alþjóðlegra fluggátta. Við uppbyggingu innviða þar verði lögð áhersla á að þeir mæti sem best þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli hér á landi og Egilsstaðaflugvöllur verði að því leyti í forgangi. Skoðað verði að taka upp hóflegt varaflugvallargjald sem renni til uppbyggingarinnar.“

Ljóst er að uppbygging varaflugvalla á Íslandi hefur síðustu ár ekki verið í samræmi við þann vöxt sem hefur verið í alþjóðaflugi. Mikilvægt er út frá öryggissjónarmiðum að hægt sé að lenda vélum á leið til Keflavíkur á öðrum völlum hér á landi komi til lokunar hans af einhverjum ástæðum.

Í frumvarpinu er lagt til að varaflugvallargjaldi verði komið á að nýju og innheimt samkvæmt nýju ákvæði í lögum um aukatekjur ríkissjóðs, nr. 88/1991. Áður var gjaldið innheimt af öllum flugfarþegum frá landinu. Innheimtan var hins vegar ekki talin standast þær skuldbindingar sem Ísland hefur gengist undir með EES-samningum þar sem gjaldið var einungis innheimt af flugi frá landinu en ekki innanlandsflugi. Var það fyrirkomulag talið fela sér mismunun í skilningi EES-réttar. Í þessu frumvarpi er hins vegar lagt til að gjaldið verði innheimt af flugfarþegum til og frá landinu sem og af farþegum í innanlandsflugi. Þá er einnig rétt að horfa til þess að skattheimta sambærileg þeirri sem lögð er til í frumvarpinu, þ.e. á flugmiða, þekkist í flestum ríkjum innan EES-svæðisins. Er Ísland eitt af fáum ríkjum sem engan skatt leggur á flugferðir.

Rekstur og uppbygging flugvalla og rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu á Íslandi hefur fram til þessa verið á hendi ríkisins. Lengi vel var það hlutverk þáverandi Flugmálastjórnar Íslands að reka flugleiðsöguþjónustu og flugvelli aðra en Keflavíkurflugvöll sem var rekinn á vegum utanríkisráðuneytisins. Þessi verkefni voru síðan færð yfir í sérstök opinber hlutafélög í eigu ríkisins, Flugstoðir og Keflavíkurflugvöll árin 2007 og 2009 sem síðan voru sameinuð árið 2010 í eitt opinbert hlutafélag, Isavia ohf., sem er einnig að fullu í eigu ríkisins.

Yfirfærsla verkefnanna fór fram á grundvelli laga um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, nr. 102/2006, laga um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl., nr. 76/2008, og loks laga um samruna opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkurflugvallar, nr. 153/2009. Þessi lög hafa að geyma ýmis ákvæði um stofnun umræddra félaga, hlutverk þeirra og innra starf og liggja ákvæði þeirra til grundvallar núverandi starfsemi af hálfu ríkisins.

Heildstæð lög um þann rekstur og þá uppbyggingu flugvalla og rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sem ríkinu ber að sjá til þess að séu til staðar eru það ekki. Er því hvorki í lögum að finna skýra skilgreiningu á verkefnum samgönguyfirvalda á þessu sviði né á þeim markmiðum sem stýra eiga för við framkvæmd þeirra verkefna.

Þá eiga ákvæði um skipulag og innra starf Isavia ohf. ekki heima í lögum um verkefni ríkisins á þessu sviði. Félagið starfar á grundvelli þess ramma sem markaður er í lögum um opinber fjármál og í hlutafélagalögum sem og í eigendastefnu og samþykktum félagsins. Sé þörf á sérstökum lagaákvæðum um starfsemi félagsins ættu þau heima í sérlögum þar um. Eftir sem áður verður gert ráð fyrir því að Isavia ohf. og dótturfélög þess sinni að meginstefnu til verkefnum ríkisins á þessu sviði á grundvelli þjónustusamninga við ráðuneytið.

Það skal tekið fram að um almennar tæknilegar kröfur til starfrækslu flugvalla og rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu fer eftir lögum um loftferðir en ný loftferðalög, nr. 80/2022, tóku gildi í júlí 2022. Loftferðalög kveða hins vegar ekki á um hvert rekstrarfyrirkomulag skuli vera á einstökum flugvöllum í eigu ríkisins eða rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, að því gefnu að kröfur laganna séu ávallt uppfylltar. Frumvarp þetta varðar því ekki þá löggjöf.

3. Meginefni frumvarpsins.

Skipta má efni frumvarpsins í fimm hluta. Í fyrsta lagi eru skilgreind þau verkefni við rekstur og uppbyggingu flugvalla og rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sem stjórnvöldum ber að sjá til þess að sinnt sé af hálfu ríkisins sem og þau meginmarkmið sem stefnt skal að við framkvæmd þeirra verkefna. Þessi verkefni eru að hluta til skilgreind sem verkefni Isavia ohf. í gildandi lögum en skýr markmiðssetning með tilvísun í stefnuáherslur stjórnvalda er nýmæli í lögum.

Í öðru lagi er kveðið á um að Isavia skuli sinna umræddum verkefnum fyrir hönd ríkisins á grundvelli þjónustusamninga með svipuðum hætti og undanfarin ár.

Í þriðja lagi eru tekin upp sambærileg ákvæði og í gildandi lögum sem snúa sérstaklega að starfsemi Keflavíkurflugvallar, bæði gagnvart öryggissvæðum á vellinum sem og þeim hefðbundnu verkefnum sveitarfélaga sem rekstraraðilinn fer með innan flugvallarsvæðisins.

Í fjórða lagi gerir frumvarpið ráð fyrir að lagt verði á sérstakt varaflugvallargjald. Gjaldið leggst á alla komu- og brottfararfarþega jafnt í innanlands- sem millilandaflugi. Gjaldið tryggir fjármagn til nauðsynlegrar uppbyggingar á innanlandsflugvöllum. Er lögð til breyting á lögum um aukatekjur ríkissjóðs, nr. 88/1991, í því skyni.

Í fimmta lagi eru felld úr gildi eldri lög á þessu sviði, sbr. umfjöllun í inngangi hér að framan.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Þar sem frumvarpið felur ekki í sér teljandi breytingar á verkefnum ríkisins á þessu sviði og gert er ráð fyrir því að opinbert hlutafélag ríkisins, Isavia ohf. og dótturfélög þess, sinni að meginstefnu til áfram þessum verkefnum fyrir hönd ríkisins þykir það ekki fela í sér álitaefni um samræmi við stjórnarskrá og því ekki tilefni til séstakrar umfjöllunar um það efni. Varaflugvallargjald hefur áður verið til skoðunar vegna skuldbindinga Íslands samkvæmt EES-samningnum. Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) stefndi íslenska ríkinu fyrir EFTA dómstólinn 20. janúar 2003 til viðurkenningar á að flugvallargjald sem þá var innheimt samkvæmt lögum um flugmálaáætlun og fjáröflun til framkvæmda í flugmálum væri ólögætt. Gjaldið var áður útfært með þeim hætti að lægra gjald var í innanlandsflugi en fyrir farþega í millilandaflugi. Dómstólinn féllst á kröfu ESA í máli E-1/03 og taldi að mismunandi fjárhæð flugvallargjalds samræmdist ekki kröfum EES-samningsins þar sem fjárhæð gjaldsins gerði þjónustuveitendum í flugrekstri mishátt undir höfði eftir því hvort þeir byðu þjónustu til annarra EES-ríkja eða innan Íslands. Gjaldið var afnumið í framhaldinu.

Vel þekkt er í ríkjum innan EES að gjald er innheimt af farþegum í millilanda- og innanlandsflugi. Á það við um flest ríki innan EES-svæðisins. Mikilvægt er við útfærslu gjaldsins að mismunun, bein eða óbein, felist ekki í gjaldinu. Er því lagt til að sama gjald verði innheimt af farþegum í innanlands- og millilandaflugi.

5. Samráð.

Áform um gerð þessa frumvarps voru birt í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is til umsagnar um tveggja vikna skeið (mál nr. S-138/2020). Fjórar umsagnir bárust, frá Akureyrarbæ, Markaðsstofu Norðurlands, Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum og Samtökum ferðaþjónustunnar.

Í kjölfarið var ráðist í gerð þessa frumvarps í samráði við fjármála- og efnahagsráðuneytið, utanríkisráðuneytið, Isavia ohf. og Samgöngustofu, sem áttu fulltrúa í starfshópi sem kom að við vinnslu þess.

Frumvarpið var birt í samráðsgátt stjórnvalda 12. febrúar 2021 til umsagnar (mál nr. S-43/2021). Átta umsagnir bárust um frumvarpið, meðal annars frá Akureyrarbæ, Isavia, Verkfræðingafélagi Íslands, Samtökum ferðaþjónustunnar (SAF), Markaðsstofu Norðurlands og Sveitarfélaginu Hornafirði.

Umsagnirnar gáfu tilefni til breytinga á frumvarpinu. Í samræmi við athugasemd SAF var orðalagi 1. másl. 1. gr. frumvarpsins breytt á þá leið að flugvellir landsins og þjónusta við flugumferð þjóni þörfum samfélagsins á „umhverfislega sjálfbæran hátt“ með skilvirkni, hagkvæmni og öryggi í fyrirrúmi. Er það í samræmi við stefnu stjórnvalda í samgöngumálum. Breyting var jafnframt gerð á a-lið 3. mgr. frumvarpsins í samræmi við athugasemd Isavia. Var bætt aftan við málsliðinn að rekstur og uppbygging rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu væri „í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar ríkisins“.

Umsagnir Akureyrarbæjar, Markaðsstofu Norðurlands og Sveitarfélagsins Hornafjarðar vörðuðu mögulega uppbyggingu alþjóðaflugvalla annars staðar en í Keflavík. Í umsögnum Isavia, SAF og Verkfræðingafélags Íslands er vikið að orðalagi b-liðar 2. gr. frumvarpsins um að veitt skuli „heildstæð flugvallarþjónusta fyrir millilandaflug, þ.m.t. varaflugvallarþjónusta“. Gera umsagnaraðilar athugasemd við notkun orða sem meðal annars hafa ekki verið skilgreind alþjóðlega. Ekki þótti hins vegar tilefni til að breyta ákvæðinu enda mikilvægt að huga að veitingu heildstæðrar flugvallarþjónustu, þ.m.t. varaflugvallarþjónustu. Kemur mikilvægi varaflugvallarþjónustu meðal annars fram í flugstefnu stjórnvalda sem er hluti af samgönguáætlun.

Frumvarpið var lagt fram á 151. löggjafarþingi, 702. mál. Mælti ráðherra fyrir því og gekk það til umhverfis- og samgöngunefndar 13. apríl 2021. Óskað var umsagna 104 aðila og bárust tvær umsagnir, annars vegar frá Isavia ohf. og hins vegar Samtökum ferðaþjónustunnar. Umsögn Isavia sneri meðal annars að hlutverki varaflugvalla. Er vísað til þess að varaflugvallarþjónusta sé ekki skilgreint hugtak alþjóðlega. Rétt er að taka fram að við skipulag flugleiðar er nauðsynlegt í tilteknum tilvikum að tilnefna varaflugvöll. Það er því mikilvægt að á Íslandi séu flugvellir sem geti þjónað hlutverki varaflugvalla. Ekki þótti ástæða til að gera sérstakar breytingar á frumvarpinu vegna umsagnanna. Frumvarpið gekk ekki til annarrar umræðu á þingi.

Áform voru birt að nýju 15. júlí 2022 vegna fyrirhugaðra breytinga á frumvarpinu og innheimtu varaflugvallargjalds. Ein umsögn barst frá Sveitarfélaginu Skagafirði vegna uppbyggingar Alexandersflugvallar á Sauðárkróki. Ekki þótti ástæðan til að bregðast sérstaklega við henni.

Drög að frumvarpi voru aftur birt í samráðsgátt stjórnvalda frá 28. nóvember til 5. desember 2022. Alls bárust átta umsagnir frá Landvernd, Fjórðungssambandi Vestfirðinga, Samtökum ferðaþjónustunnar, Isavia ohf., Markaðsstofu Norðurlands, Samtökum sveitarfélaga og atvinnuþróunar á Norðurlandi eystra, Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi og Icelandair. Tekið var tillit til athugasemda varðandi sérstaka stöðu farþega sem millilenda á Íslandi.

Í kjölfar birtingar frumvarpsins í samráðsgátt og við frekari útfærslu á ákvæði frumvarpsins um varaflugvallargjald var samráð haft við Isavia ohf., Icelandair, fjármála- og efnahagsráðuneytið sem og Skattinn. Tekið var tilliti til þeirra athugasemda sem fram komu við álagningu gjalds á farþega sem millilenda á Íslandi og um að innheimta átti fyrir báða flugleggi farþeganna. Var fallist á þau rök að um nokkurs konar tvöfalda álagningu væri að ræða. Þeir farþegar sem millilenda hér á landi á leið sinni milli Norður-Ameríku og Evrópu kaupa flugmiða milli tveggja áfangastaða og því eðlilegt að gjald sé lagt á miðað við að um einn legg sé að ræða. Er það í samræmi við gjaldtöku/skattlagningu annars staðar í Evrópu. Í frumvarpinu er nú kveðið á um að aðeins skuli greiða gjald við brottför frá landinu þegar um millilendingu er að ræða.

6. Mat á áhrifum.

Talið er að skýrt og uppfært lagaumhverfi á þessu sviði muni styðja við hagkvæman rekstur flugvalla og flugleiðsöguþjónustu og stuðla að framgangi stefnu stjórnvalda á þessu sviði. Þá mun varaflugvallargjald skila auknum tekjum í ríkissjóð. Gert er ráð fyrir að gjaldið nemi 200 kr. á farþega. Tekjur ríkissjóðs vegna gjaldtökunnar gætu því orðið um 1.200–1.500 millj. kr. ef gert er ráð fyrir að um 6–7 milljónir farþega greiði gjaldið. Farþegaspá Isavia fyrir árið 2023 gerir ráð fyrir að farþegar sem fari um Keflavíkurflugvöll verði um 8 milljónir. Ef tekið er tillit til skiptifarþega má gera ráð fyrir að 6,7 milljónir farþega greiði gjaldið gangi spá Isavia eftir. Stefnt er að því að nýta þær tekjur sem skapast til að tryggja nauðsynlega uppbyggingu flugvallanna á Egilsstöðum og Akureyri til að þeir geti sinnt hlutverki sínu sem varaflugvellir með fullnægjandi hætti.

Með tilkomu innlendra varaflugvalla má gera ráð fyrir að sparnaður náist hjá flugrekendum. Tilkoma þeirra gerir þeim í auknum mæli kleift að skrá varaflugvelli hér á landi í millilandaflugi. Hefur Icelandair meðal annars bent á að tryggir varaflugvellir hafi það í för með sér að fljúga þurfi með minna eldsneyti sem aftur leiðir til minni útblásturs og sparnaðar fyrir félagið.

Fyrir liggur að nauðsynlegt er að ráðast í talsverða uppbyggingu á innanlandsflugvöllum svo þeir geti talist fullnægjandi varaflugvellir fyrir alþjóðaflugið. Ef horft er á Egilsstaðaflugvöll þá má gera ráð fyrir að árlegur kostnaður vegna þarfa millilandaflugsins verði um 608 millj. kr. Á Akureyrarflugvelli er kostnaðurinn hins vegar áætlaður 345 millj. kr. árlega. Framangreint kostnaðarmat felur í sér aukinn rekstrarkostnað vegna þarfa millilandaflugs sem og aukinn stofnkostnað sem dreift er á 20 ár. Með innheimtu varaflugvallargjalds verður fjármögnun innanlandsflugvalla tryggð.

Varaflugvallargjaldið verður innheimt af Isavia ohf. samhliða öðrum gjöldum sem félagið innheimtir af flugrekendum. Ekki er talið að innheimtan feli í sér aukinn kostnað fyrir félagið ef frá er talin nauðsynleg uppfærsla á tölvukerfi félagsins. Ekki er um verulega fjárhæð að ræða.

Frumvarpið er að fullu fjármagnað. Gert er ráð fyrir gjaldtökunni, bæði tekju- og gjaldaáhrifum, í gildandi fjármálaáætlun.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Gildissvið frumvarpsins er skilgreint í ákvæðinu. Snýr það að því hvernig háttáð skuli uppbyggingu og rekstri flugvalla í eigu íslenska ríkisins og þeirri rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sem veitt er af hálfu ríkisins á íslensku yfirráðasvæði eða á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga. Frumvarpið tekur því hvorki til tæknilegra krafna sem gerðar eru til flugvalla eða rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu né til þeirra aðila sem sinna slíkri þjónustu. Um þær kröfur fer eftir ákvæðum loftferðalaga og reglna sem settar eru á grundvelli þeirra, þ.m.t. Evrópugerða. Þá, líkt og fram hefur komið, eiga ákvæði um skipulag og innra starf Isavia ohf. ekki heima í lögum um verkefni ríkisins á þessu sviði. Félagið starfar á grundvelli þess ramma sem markaður er í lögum um opinber fjármál og í hlutafélagalögum sem og í eigendastefnu og samþykktum félagsins. Sé þörf á sérstökum lagaákvæðum um starfsemi félagsins ættu þau heima í sérlögum þar um. Eftir sem áður verður gert ráð fyrir því að Isavia ohf. og dótturfélög þess sinni að meginstefnu til verkefnum ríkisins á þessu sviði á grundvelli þjónustusamninga við ráðuneytið.

Um 2. gr.

Í 1. mgr. eru tilgreind þau meginmarkmið sem liggja eiga til grundvallar allri framkvæmd á þessu sviði, þ.e. að flugvellir landsins og rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónusta á vegum ríkisins þjóni þörfum samfélagsins á umhverfislega sjálfbæran hátt með skilvirkni, hagkvæmni og öryggi í fyrirrúmi í samræmi við stefnu stjórnvalda í samgöngumálum.

Þau markmið sem liggja eiga til grundvallar við útfærslu og framkvæmd verkefna ríkisins samkvæmt lögunum eru nánar skilgreind í a–e-lið. Áhersla er lögð á flugöryggi og heildstæða þjónustu fyrir millilandaflug. Í heildstæðri flugvallarþjónustu fyrir millilandaflug felst meðal annars að tryggja að til staðar sé varaflugvallarþjónusta fyrir Keflavíkurflugvöll hér á landi. Jafnframt segir að flugvallakerfið skuli vera hluti öruggra og hagkvæmra samgangna innan lands og tengjast öðrum almenningssamgöngum á landi. Í því felst meðal annars að tryggja aðgengi almenningssamgangna að flugstöðvum með úthlutun rýmis fyrir biðskýli og tryggja aðgengi fyrir almenningssvagna. Loks er markmiðið að stefnumörkun stjórnvalda verði fylgt í samgöngumálum eins og hún birtist í flugstefnu og samgönguáætlun á hverjum tíma. Eiga þessi markmið sér nokkra samsvörun í fyrirliggjandi eigendastefnu ríkisins fyrir Isavia ohf.

Nýmæli er hér að vísað er sérstaklega til varnarmálalaga og núgildandi þjóðaröryggisstefnu fyrir Ísland, sbr. þingsályktun nr. 26/145 frá 13. apríl 2016. Sú tilvísun tengist ekki síst hagnýtingu flugvallarsvæðis Keflavíkurflugvallar í þágu öryggis- og varnartengdrar starfsemi í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar ríkisins, sbr. b-lið 3. gr. frumvarpsins. Er þá einkum horft til þeirra óbreyttu grundvallarforsendna núgildandi laga nr. 76/2008 að ýmis mannvirki á Keflavíkurflugvelli eru á eignaskrá Atlantshafsbandalagsins og að flugvöllurinn gegnir tvíhliða hlutverki sem afkastamesta samgöngumannvirki þjóðarinnar og herflugvöllur. Þessi forsenda helst í hendur við áherslur 6. tölul. 5. mgr. þjóðaröryggisstefnunnar um að tryggja að í landinu séu til staðar varnarmannvirki, búnaður, geta og sérfræðipækning til að mæta þeim áskorunum sem Ísland stendur frammi fyrir í öryggis- og varnarmálum og til að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar Íslands.

Um 3. gr.

Í 3. gr. eru nánar tilgreind þau verkefni ríkisins sem lögin taka til. Eru það í stórum dráttum þau verkefni sem Isavia ohf. fer nú með fyrir hönd íslenska ríkisins skv. 4. gr. laga um samruna

opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkurflugvallar, nr. 153/2009, sbr. 4. gr. laga um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, nr. 102/2006, og 4. og 5. gr. laga um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl., nr. 76/2008. Ákvæði þar að lútandi eru þó uppfærð eftir því sem tilefni er til og jafnframt felld út verkefni sem Isavia ohf. fer nú með en sem snúa ekki beint að framkvæmd samgöngumála, t.d. rekstur friðhafnar í Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Ekki þykir ástæða til að víkja að afmörkun ytri marka flugvallar- og öryggissvæðis á Keflavíkurflugvelli. Um þá afmörkun gilda lög um svæðaskiptingu Keflavíkurflugvallar, nr. 176/2006.

Rekstur Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar er ekki tilgreindur sem sérstakt verkefni ríkisins samkvæmt frumvarpinu enda er flugstöðin í eigu Isavia ohf. Það er hins vegar verkefni ríkisins að sjá til þess að í flugstöðinni sé veitt sú þjónusta sem nauðsynleg er flugstarfsemi á vellinum með sem skilvirkustum og hagkvæmustum hætti, t.d. löggæsla og tollgæsla. Nánar er kveðið á um hlutverk Isavia ohf. og tilgang í samþykktum félagsins og eigendastefnu ríkisins.

Um 4. gr.

Eins og fram kemur í almennum athugasemdum við frumvarpið eru ekki í því ákvæði um skipulag og innra starf Isavia ohf. Eftir sem áður er þó gert ráð fyrir því að félagið annist áfram þann rekstur sem félagið hefur sinnt á þessu sviði frá stofnun fyrir hönd íslenska ríkisins, þ.e. rekstur flugvalla í eigu ríkisins og rekstrarþjónustu flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sem veitt er af hálfu ríkisins á íslensku yfirráðasvæði eða á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga. Gert er þó ráð fyrir að Isavia ohf. eða dótturfélög geti annast verkefni.

Í 2. mgr. er gert ráð fyrir því að félagið eða dótturfélög þess annist verkefni ríkisins á þessu sviði á grundvelli þjónustusamninga við ráðherra þar sem framkvæmd þeirra og fjármögnun er útfærð nánar eins og verið hefur. Skulu þeir samningar miða að því að markmiðum laganna verði náð, sbr. 2. gr.

Tekið skal fram að Veðurstofa Íslands sinnir ákveðnum hluta veðurþjónustu fyrir flug sem er einn þáttur flugleiðsöguþjónustu samkvæmt lögum um veðurþjónustu og taka því verkefni Isavia ohf. á því sviði mið af því eins og þau eru skilgreind í þjónustusamningi við ráðherra, sbr. 2. mgr. Þá er útgáfa flugmálahandbókar, sem einnig er hluti af flugleiðsöguþjónustu, á ábyrgð Samgöngustofu, sbr. lög um loftferðir.

Nýmæli er að finna í 3. mgr. ákvæðisins, þ.e. að reglulegt samráð aðila skuli viðhaft á samningstíma sem tryggja á að markmiðum frumvarpsins verði náð, sbr. 2. mgr.

Isavia ohf. og dótturfélögum ber í starfsemi sinni hér eftir sem hingað til að virða og standa við þær þjóðréttarlegu skuldbindingar á sviði loftferða og öryggis- og varnarmála sem íslensk stjórnvöld hafa undirgengist og kunna síðar að undirgangast og varða verkefni félagsins, sbr. 3. mgr. Ekki er þó gert ráð fyrir því að fela megi félaginu að fara með réttindi íslenska ríkisins og annast skuldbindingar þess samkvæmt alþjóðlegum skuldbindingum og samningum við önnur ríki eins og heimilt er samkvæmt gildandi lögum.

Um 5. gr.

Ákvæði 1. mgr. er að mestu samhljóða 2. mgr. 5. gr. laga nr. 76/2008. Er þeim ráðherra er fer með varnarmál heimilað að gera samning við Isavia ohf. um tiltekin not þess af öryggissvæðinu á Keflavíkurflugvelli og mannvirkjum á flugvallarsvæðinu og öryggissvæðinu sem eru á eignaskrá Atlantshafsbandalagsins og utanríkisráðuneytið ber ábyrgð á. Skerpt er á því í lagatextanum að mannvirkin geta verið staðsett á hvoru svæðinu sem er. Tilvitnaða eignaskrá er að finna í fylgiskjölum með auglýsingu nr. 60/2017, um mannvirki og fjarskiptakerfi

Atlantshafsbandalagsins og íslenska ríkisins sem nýtt eru í öryggis- og varnartengd verkefni og utanríkisráðherra ber ábyrgð á, sem birt var í B-deild Stjórnartíðinda 10. janúar 2017.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða ákvæðum 7. gr. laga nr. 76/2008. Samkvæmt ákvæðinu er félaginu gert skylt að virða í starfsemi sinni og standa við alþjóðlegar skuldbindingar Íslands á sviði varnar- og öryggismála varðandi flugvallarsvæðið og Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Þar á meðal telst varnarsamningur Íslands og Bandaríkjanna, sbr. lög nr. 110/1951, og samkomulag Íslands og Bandaríkjanna frá 26. ágúst 1983 varðandi aðgang og afnot Bandaríkjanna af Flugstöð Leifs Eiríkssonar á Keflavíkurflugvelli á ófriðartímum og í neyðartilvikum. Sem dæmi um aðrar alþjóðlegar skuldbindingar sem skipta hér máli eru þær kvaðir sem hvíla á Keflavíkurflugvelli vegna samninga við Atlantshafsbandalagið. Jafnframt er áréttað fyrirsvvarshlutverk ráðherra sem fer með varnarmál varðandi hagnýtingu flugvallarsvæðisins í þágu varnartengdrar starfsemi. Í samræmi við það er ráðherra sem fer með varnarmál heimilt að beina fyrirmælum til félagsins er varða framkvæmd og efndir þjóðréttarlegra skuldbindinga á sviði öryggis- og varnarmála.

Um 6. gr.

Í 6. gr. eru ákvæði sem snúa að skipulagsmálum flugvallarsvæðis Keflavíkurflugvallar og sérstakrar skipulagsnefndar sem fer með skipulagsvald á flugvallarsvæðinu. Ákvæðin eru efnislega samhljóða 8. gr. laga nr. 76/2008 sem var ætlað að koma í stað ákvæðis í skipulags- og byggingarlögum. Í ljósi séreðlis Keflavíkurflugvallar sem stærsta samgöngumannvirkis þjóðarinnar, eignarhalds ríkisins á öllu landi innan flugvallarsvæðisins, hagnýtingar flugvallarsvæðisins í þágu öryggis- og varnartengdrar starfsemi og til að tryggja hagsmuni ríkisins varðandi rekstur og uppbyggingu Keflavíkurflugvallar þykir rétt að mæla fyrir um sér fyrirkomulag í skipulagsmálum líkt og áður. Rétt er að geta þessa að í ákvæðum loftferðalaga eru einnig ákvæði um skipulag innan og utan flugvalla. Auk þess er hlutaðeigandi ráðherra samkvæmt loftferðalögum heimilt að setja skipulagsreglur fyrir flugvelli sem ætlaðir eru til almennrar notkunar. Í skipulagsreglum er gert ráð fyrir að kveðið verði á um skipulag innan flugvallarsvæðis auk fyrirmæla um það svæði utan flugvallar þar sem rétt er að setja takmörkun á hæð mannvirkja og annarra hluta, t.d. húsa, stanga og trjáa, eða takmörkun á meðferð fasteigna eða hluta, t.d. að því er varðar leiðslur eða atvinnurekstur, enda séu slíkar kvaðir nauðsynlegar í þágu almenns öryggis.

Skipan skipulagsnefndarinnar skv. 1. mgr. tekur mið af sameiningu tveggja sveitarfélaga sem aðild áttu að nefndinni í eitt. Þá er nú tiltekið að einn nefndarmanna skuli skipaður samkvæmt tilnefningu þess ráðherra sem fer með varnarmál. Kveðið er nú á um að varamenn skuli skipaðir með sama hætti og aðalmenn og þá fylgir skipunartími fulltrúa nú embættistíma þess ráðherra sem skipar.

Í 2. mgr. er bætt við málslið þess efnis að við gerð deili- og aðalskipulagstillagna skuli gæta þess að skipulagstillögurnar samræmist stefnumótun stjórnvalda í samgöngumálum á hverjum tíma. Er þar meðal annars vísað til þeirrar stefnumótunar sem fram kemur í gildandi samgönguáætlun á hverjum tíma. Þá er í 7. mgr. kveðið á um að skipulagsnefnd skuli við meðferð deili- og aðalskipulagstillagna hafa samráð við ráðherra sem fer með samgöngumál, auk samráðs við þann ráðherra er fer með varnarmál eftir því sem við á.

Um 7. gr.

Ákvæði 7. gr. eru efnislega samhljóða 9. gr. laga nr. 76/2008. Í 1. mgr. ákvæðisins segir að rekstraraðili Keflavíkurflugvallar, þ.e. Isavia ohf., fari með umsjón flugvallarsvæðisins í

samræmi við samning þess sem fer með landeignir ríkisins, nú fjármála- og efnahagsráðherra. Gert er ráð fyrir að afmörkun svæðisins sem rekstraraðilinn fær til umráða með slíkum samningi taki mið af þörfum hans og tilgangi. Þá yrði einnig kveðið nánar á um heimildir Isavia ohf. til afnota og hagnýtingar á flugvallarsvæðinu, meðal annars er lýtur að úthlutun lóða og innheimtu lóðarleigugjalda. Að öðru leyti sé miðað við að hagnýting landsins samræmist eigendastefnu ríkisins sem nær yfir land og lóðir í eigu ríkisins sem fjármála- og efnahagsráðuneytið hefur gefið út.

Með ákvæði 2. mgr. er félaginu falið að annast innheimtu gatnagerðargjalds af lóðum og/eða mannvirkjum á flugvallarsvæðinu og ráðstafa því til gatnagerðar þar í samræmi við ákvæði laga um gatnagerðargjald.

Samkvæmt 3. mgr. skal félagið fara með heimildir og skyldur sveitarfélags á flugvallarsvæðinu samkvæmt lögum um vatnsveitur sveitarfélaga og lögum um uppbyggingu og rekstur fráveitna og er félaginu heimilt að innheimta gjöld samkvæmt lögnum. Þetta fyrirkomulag tekur mið af þeirri staðreynd að veitukerfi innan flugvallarsvæðisins er að meginstefnu til í eigu ríkisins.

Með ákvæði 4. mgr. er kveðið með skýrum hætti á um það að ákvarðanir félagsins um álagningu gjalda skv. 2. og 3. mgr. greinarinnar sæta stjórnslukæru til æðra stjórnvalds í samræmi við almennar reglur laga.

Ákvæði 5. mgr. heimilar félaginu, að fengnu samþykki ráðherra, að gera þjónustusamninga við nærliggjandi sveitarfélög eða byggðasamlög á þeirra vegum varðandi þau verkefni sem félaginu eru falin skv. 2. og 3. mgr. greinarinnar. Mikilvægt er að félagið hafi slíka heimild varðandi verkefni sem falla vel að starfsemi sveitarfélaga ef sýnt þykir að slík samningagerð horfi til hagræðis og umbóta í rekstri.

Um 8. gr.

Í ákvæðinu er kveðið á um að sérstakt gjald skuli innheimt til að standa straum af kostnaði við uppbyggingu varaflugvalla. Á það hefur verið bent að nauðsynlegt er með tilliti til flugöryggis að starfræktir séu fleiri flugvellir sem hafi burði til að taka á móti nokkrum fjölda loftfara þegar ekki er möguleiki að lenda í Keflavík. Gerir frumvarpið ráð fyrir að um gjaldið og fjárhæð þess fari eftir lögum um aukatekjur ríkissjóðs en Isavia ohf. skuli annast innheimtu þess.

Lagt er til að í frumvarpinu komi fram reglur um uppgjörstímabil og gjalddaga og eindaga gjaldsins. Er lagt til að um uppgjörstímabil o.fl. gildi sambærilegar reglur og gilda um ýmsa aðra skatta og gjöld, svo sem virðisaukaskatt, staðgreiðslu opinberra gjalda og aðflutningsgjöld. Í lögum um aukatekjur ríkissjóðs, nr. 88/1991, er ekki að finna slíkar reglur þar sem þau kveða almennt á um gjöld sem ber að staðgreiða. Er því talin þörf á að í frumvarpi þessu verði kveðið skýrt á um reglur um innheimtu gjaldsins.

Um 9. gr.

Samkvæmt 9. gr. falla úr gildi lög um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, nr. 102/2006, lög um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl., nr. 76/2008, og lög um samruna opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkurflugvallar, nr. 153/2009, verði frumvarpið að lögum.

Samkvæmt 2. mgr. öðlast breyting á lögum um aukatekjur ríkissjóðs, skv. 10. gr., ekki gildi fyrr 1. júní 2023. Helgast það af því að nauðsynlegt er að Isavia ohf. gefist tími til að gera nauðsynlegar ráðstafanir til að hefja innheimtu skattsins.

Um 10. gr.

Ákvæðið felur í sér breytingu á lögum um aukatekjur ríkissjóðs, nr. 88/1991. Í 8. gr. frumvarpsins er kveðið á um að varaflugvallargjald skuli innheimt til að standa straum af kostnaði við uppbyggingu varaflugvalla. Er í 10. gr. lögð til breyting á lögum um aukatekjur ríkissjóðs í því skyni að innheimta gjaldið. Gert er ráð fyrir að innheimta verði í höndum Isavia ohf. og eftir atvikum dótturfélaga. Félagið innheimtir ýmis gjöld af flugrekendum nú þegar og er því hagkvæmast að varaflugvallargjaldið verði eitt af þeim gjöldum sem félagið innheimtir.

Samkvæmt ákvæðinu skal gjald innheimt vegna allra farþega í millilanda- og innanlandsflugi yfir tveggja ára aldri. Ekki er þó gert ráð fyrir að skiptifarþegar greiði gjald fyrir báða flugleggi sína enda vari millilendingin ekki lengur en 12 klukkustundir.