



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólgötu 7
101 Reykjavík

sent á netfangið nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 16. apríl 2021

Mál: Umsögn um frumvarp til laga um loftferðir

1. Almennt

Samtök atvinnulífsins hafa tekið til umsagnar ofangreint mál sem birt var á samráðsgátt stjórnvalda 19. október sl. Samtökin skiluðu umsögn um málið á fyrri stigum þess, þann 16. nóvember 2020, og vísast til hennar til stuðnings eftirfarandi umfjöllunar.

Ítrekuð skal sú afstaða samtakanna að við innleiðingu EES gerða sé ekki gengið lengra en nauðsyn krefur og ekki séu á lagðar meira íþyngjandi kröfur en gert er í samkeppnislöndum Íslands. Í ljósi mikilvægis flugsamgangna til og frá Íslandi, t.d. þegar kemur að ferðapjónustunni, verður að tryggja samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda. Fyrir liggur að reglur sem eru meira íþyngjandi en nauðsyn ber til eru til þess fallnar að hafa skaðleg áhrif á samkeppnishæfni greinarinnar með miklum kostnaði fyrirtækja og einstaklinga. Eftirfarandi eru athugasemdir samtakanna við frumvarpsdrögin.

2. Kyrrsetning loftfars (198. gr.)

Í 136. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir kemur fram heimild Samgöngustofu og aðila sem starfrækir flugvöll eða flugleiðsögupjónustu að aftra för loftfars af flugvelli uns gjöld eru greidd eða trygging er sett fyrir greiðslu vegna þess loftfars sem í hlut á eða annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðamanns loftfarsins. Um er að ræða þvingunarúrræði til að knýja fram greiðslu notendagjalda af loftförum sem fljúga um íslenska flugvelli.

Með ákvæði 198. gr. frumvarpsins er framangreind heimild 136. gr. laga nr. 60/1998 rýmkuð með þeim hætti að heimild til kyrrsetningar er með beinum hætti tengd við málsmeðferð sem kveðið er á um í lögum um kyrrsetningu, lögbann ofl. nr. 31/1990, sbr. 3. mgr. 198. gr. frumvarpsins. Þannig felur ákvæðið ekki einungis í sér aðgerðir vegna gjalda er tengjast einstöku loftfari, líkt og núgildandi lög kveða á um, heldur opnast á þann möguleika að innheimta gjöld hjá eiganda loftfars vegna annarra loftfara, ótengdum viðkomandi eiganda, í notkun hjá flugrekanda. Þessi samábyrgð eiganda og notanda loftfars á flugvallargjöldum mun óhjákvæmilega leiða til þess að íslenskir flugrekendur munu þurfa að greiða áhættuálag sem leiðir til hærri leiguverðs.

Þá nær ákvæðið til kyrrsetningar loftfars í bókstaflegri merkingu og þeirra málsmeðferðarreglna sem áðurgeind lög um kyrrsetningu kveða á um. Eins og ákvæðið birtist í frumvarpinu er ljóst að stöðvunarréttur rekstraraðila flugvalla samkvæmt gildandi lögum verður að bæði kyrrsetningarheimild en einnig heimild til að krefjast nauðungarsölu verði frumvarpið að lögum.

Samtökin benda á mikilvægi þess að tryggja að meðalhöfs sé gætt við lagasetningu og að minnst íþyngjandi úrræðið verði fyrir valinu. Blasir þá við sú minna íþyngjandi leið að heimildin nái einvörðungu til vangreiddra gjalda sem stafa beint af tilteknu loftfari en ekki vegna annarra loftfara í notkun hjá flugrekanda. Í öllu falli er ljóst að verði ákvæði 198. gr. óbreytt að lögum verður flugrekstraraðilum hér á landi gert að lúta strangari kröfum en gengur og gerist annars staðar.



Tæpast þarf að fjölýrða um þann vanda sem íslenskir flugrekendur standa frammi fyrir og þá sérstaklega nú eftir tilkomu kórónufaraldursins. Atvinnuvegir tengdir ferðaþjónustunni eru Íslendingum gríðarlega veigamiklir og hefur greinin staðið undir meira en þriðjungi af gjaldeyrstekjum þegar allt er eðlilegt, eða um 10% af landsframleiðslu. Í því ljósi er sérstaklega mikilvægt að íslenskir flugrekendur búi ekki við meira íþyngjandi lagaumhverfi en það sem tíðkast í kringum okkur. Samtökin leggja því til endurskoðun 198. gr. frumvarpsins með framangreind sjónarmið í huga.

3. Lok mála á stjórnáslustigi (208. gr.)

Í 208. gr. frumvarpsins er fjallað um úrlausn ágreiningsmála. Kemur þar fram að farþegar og aðrir sem hafa hagsmuna að gæta varðandi fjárhagslegar kröfur og einkaréttarlega hagsmuni geti skotið ágreiningi til Samgöngustofu. Þannig geti Samgöngustofa úrskurðað með bindandi hætti í málum sem ekki næst sátt í en úrskurðum verður ekki skotið til æðra stjórnvalds. Að mati samtakanna væri bæði hagkvæmara og skilvirkara að hægt sé að kæra úrskurð Samgöngustofu innan stjórnáslunnar áður en leitað er úrlausnar dómstóla um ágreining. Eðlilegast væri ef lögin kvæðu á um kæruleið sem yrði að tæma áður en leitað yrði til dómstóla því annars er líklegt að fjöldi mála endi fyrir dómstólum sem hafa ekkert erindi þangað með auknu álagi á dómskerfið, seinvirkari málsmeðferð og tilheyrandi óhagræði.

Meginregla 70. gr. stjórnarskrárinnar kveður á um að allir eigi rétt á að fá skorið úr um réttindi sín og skyldur fyrir óháðum og óhlutdrægum dómstóli. Þrátt fyrir að almennt teljist ekki ástæða til að takmarka rétt einstaklinga eða lögaðila til að bera ágreining undir dómstóla getur það talist réttlæt看legt við sérstakar aðstæður og þegar kveðið er skýrt á um það í lögum. Þegar það er gert er ekki gengið gegn þeim stjórnarskrárvörðu réttindum sem nefnd voru að framan. Af þeim sökum telja samtökin að röksemdir er lúta að skilvirkni réttarkerfisins auk neytendasjónarmiða leiði til þess að nauðsynlegt sé að lögfesta að stjórnásluleið skuli tæmd áður en leitað er á náðir dómstóla.

Að gefnu tilefni skal tekið fram að sú heimild sem finna má í 249. gr. frumvarpsins þar sem kveðið er á um að í þeim tilvikum þegar aðilar gerast brotlegir við ákvæði laganna, fyrirmæli eða ákvarðanir Samgöngustofu geti Samgöngustofa lokið málinu með sátt málsaðila, enda sé ekki um að ræða meiri háttar brot sem refsiviðurlög liggja við, er ágæt fyrir sitt leyti en er óviðkomandi þeim atriðum sem að framan eru nefnd.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins


Árni Grétar Finnsson