

## Frumvarp til laga

um breytingu á lögum nr. 60/1998, um loftferðir, með síðari breytingum.

Flm.: Kristján L. Möller, Lúðvík Bergvinsson, Einar Már Sigurðarson,  
Svanfríður Jónasdóttir, Þórunn Sveinbjarnardóttir, Margrét Frímannsdóttir.

1. gr.

4. mgr. 71. gr. a laganna fellur brott.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Ákvæði til bráðabirgða.

Öll gjöld sem innheimt hafa verið á grundvelli 4. mgr. 71. gr. a laga nr. 60/1998, frá því að lög nr. 74/2000 tóku gildi, skulu endurgreidd án ástæðulauss dráttar frá gildistöku laga þessara.

### Greinargerð.

Frumvarp um niðurfellingu leiðarflugsgjalda var flutt á 126. löggjafarþingi og bærust samgöngunefnd þá jafnframt umsagnir um málið sem allar voru jákvæðar. Frumvarpið varð hins vegar ekki útrætt og er því flutt að nýju.

Á 125. þingi voru með lögum nr. 74/2000 tekin upp svokölluð leiðarflugsgjöld á flugleiðum innan lands. Þessi gjöld eru nýmæli hér á landi. Samkvæmt greinargerð með frumvarpi til framangreindra laga er þessu gjaldi ætlað að standa straum af kostnaði vegna flugleiðsöguþjónustu við flugrekendur.

Á fundi samgöngunefndar kom fram hjá fulltrúum samgönguráðuneytis og Flugmálastjórnar að þessi kostnaður væri tæpar 200 millj. kr. á árinu 2000 og gert var ráð fyrir að innheimta 30 millj. kr. fyrir árið 2000 (júní–desember) og tæpar 50 millj. kr. á árinu 2001. Var á þeim að heyra að stefnt væri að því að gjaldið stæði straum af öllum kostnaðinum í framtíðinni.

Frumvarpið var sent nokkrum aðilum til umsagnar sem allir mótmæltu þessu nýja gjaldi á innanlandsflugið. Þeir bentu á að ný gjaldheimta mundi fara beint út í verðlagið, með öðrum orðum yrði tekinn upp *flugmiðaskattur*.

Í umsögn Flugleiða og dótturfélagsins Flugfélags Íslands hf. sagði m.a.:

„Öðru máli gegnir um nýmæli í síðari hluta 2. gr. þar sem ætlunin er að lögfesta álagningu nýrra leiðarflugsgjalda í innanlandsflugi, og innheimta á „fyrir hvert flug með blindflugsheimild eða á blindflugsleiðum“. Samkvæmt formúlu, sem gilda á um þessi nýju gjöld, þýðir að greiða þarf t.d. 10,65 kr. fyrir hvern floginn kílómetra Fokker 50 flugvélar í innanlandsflugi. Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að þessu nýja gjaldi sé ætlað að skila Flugmálastjórn um 30 millj. kr. viðbótartekjum í ár.“

Aðdragandi þessarar nýju gjaldtöku af innanlandsfluginu kom fram á fundi sem samgönguráðuneytið hélt 19. ágúst 1999 með fulltrúum sex íslenskra flugrekenda. Á þeim fundi kom m.a. fram að hér væri „*aðeins um fyrsta stig slíkrar innheimtu*“ að ræða. Á þeim fundi mótmæltu flugrekendurnir harðlega slíkum viðbótarálögum og vitnuðu í því sambandi til þeirrar staðreyndar að íslenskt innanlandsflug hefur um árabíl verið rekið með töluverðu tapi.

Í kjölfar þessa fundar sendu Samtök ferðaþjónustunnar bréf til samgönguráðherra, með afriti til forsætisráðherra, fjármálaráðherra, flugráðs, flugmálastjóra og Sambands íslenskra sveitarfélaga. Þar var m.a. vísað til eftirfarandi tveggja þátta í stefnumörkun ríkisstjórnarinnar, dags. 28. maí 1999:

- „Að treysta undirstöður byggðar í landinu í samræmi við nýsamþykka þingsályktun um það efni. Kraftmikið og fjölbreytt atvinnu- og menningarlíf, aðgangur að góðri menntun og velferðarþjónustu ásamt lægri orkukostnaði og góðum samgöngum eru forsendur blómlegs atvinnulífs í landinu öllu.“
- „Að auka veg ferðaþjónustunnar með öflugu kynningarátaki á helstu mörkuðum. Þannig verði nýtt þau sóknarfæri sem gefast í þeirri grein, ekki síst á sviði menningar- og heilsutengdrar ferðaþjónustu. Unnið verði að lengingu ferðamannatímans um land allt og betri nýtingu fjárfestingar í greininni.“

Framangreind markmið voru síðar áréttuð í þjóðhagsáætlun sem forsætisráðherra lagði fram 1. október sl., sbr. II. kafla um efnahagsstefnuna. Að mati íslenskra flugrekenda er augljóst að álagning nýrra og aukinna opinberra gjalda á íslenskt innanlandsflug, sem nú þegar er rekið með halla, er ekki til þess fallin að þessum markmiðum verði náð.

Í framangreindu bréfi Samtaka ferðaþjónustunnar, fyrir hönd flugrekendanna, var jafnframt minnt á þær grunnreglur um gjaldtöku af flugrekstri sem birtar hafa verið af Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) sem Ísland hefur verið fullgildur aðili að frá 1947. Þar er um að ræða yfirlýsingar fastaráðsins (*Statements by the Council to Contracting States on Charges for Airports and Air Navigation Services*), svo og þær alþjóðlegu leiðbeiningar sem er að finna í hlutaðeigandi handbók (ICAO Manual on Route Air Navigation Facility Economics).

Í yfirlýsingu fastaráðsins eru aðildarríkin sérstaklega hvött til varkárni í stefnumörkun sinni við álagningu leiðarflugsgjalda og að þau taki tillit til þeirra áhrifa sem slík gjaldtaka hafi á notendur, sérstaklega flugrekendur sem gætu þurft að hækka gjaldskrár með hliðsjón af auknum kostnaði við ný og hærri gjöld.

Bæði Flugleiðir hf. og dótturfélagið Flugfélag Íslands hf. mæltu eindregið gegn lögfestingu nýrrar opinberrar gjaldtöku af íslensku innanlandsflugi og lögðu því til að 4. mgr. a-liðar 2. gr. frumvarpsins yrði felld niður.

Í umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar segir m.a.:

„Boðuð aukin gjöld ríkisins af íslensku innanlandsflugi, sem hefur ekki notið opinberra styrkja, eru ekki til þess fallin að ofangreindum markmiðum ríkisstjórnarinnar verði náð. Kunnugt er að hliðstæð flugstarfsemi í nágrannalöndunum er víðast hvar verulega ríkisstyrkt. Við samanburð á álagningu ýmissa tegunda gjalda hérlendis og hjá öðrum ríkjum er því nauðsynlegt að taka fullt tillit til þessarar staðreyndar.“

Íslandsflug mótmælti einnig þessu nýja gjaldi:

„Í öðru lagi vill félagið mótmæla upptöku á leiðarflugsgjöldum. Rekstur innanlandsflugs hefur verið erfiður og þolir engar frekari álögur. Ekki eru fordæmi um að aðrar greinar greiði sambærileg gjöld. Ef þetta gjald verður hins vegar tekið upp leggjum við til að þjálfunarflug verði undanþegið þessu gjaldi.“

Flugráð fjallaði um frumvarpið á 32. fundi sínum 23. mars 2000. Í b-kafla umsagnar þess segir svo um leiðarflugsgjöldin:

„Í ljósi þeirrar erfiðu afkomu á innanlandsflugi sem raun ber vitni, þar sem sífellt fækkar flugrekendum og áfangastöðum er nauðsynlegt að sýna varkárni við ný gjöld og skoða þarf vel hvaða áhrif þau hafa á notendur. Flugráð er því mótfallið því að setja leiðarflugsgjöld á við núverandi aðstæður og án samhengis við aðra gjaldtöku Flugmálastjórnar.“

Fram kemur í bréfi flugráðs að umsögnin hafi verið samþykkt með fjórum atkvæðum, en einn flugráðsmaður sat hjá. Í flugráði sitja eftirtaldir aðilar: Hilmar Baldursson, Óli J. Gunnarsson, Gunnar Hilmarsson, Karvel Pálmason og Árni Johnsen sem reyndar var fjarstaddur þennan fund, en varamaður hans Guðmundur Hallvarðsson sat fundinn.

Þessi nýju leiðarflugsgjöld valda íslenskum flugrekendum enn meiri vandræðum og bætast við þann mikla kostnaðarauka sem orðið hefur vegna olíuverðshækkana undanfarið. Þessi gjaldtaka leggst hlutfallslega þyngst á rekstur smærri flugvéla og gerir rekstur þeirra enn erfiðari en ella. Með þessum flugvélartegundum hefur flugi til ýmissa staða á landsbyggðinni verið þjónað og veldur þetta nýja gjald því m.a. að flugfélög gefast upp á flugi til minni staða sem eru mjög háðir góðum og öruggum flugsamgöngum.

Uptaka leiðarflugsgjaldanna mun því auka álögur á íbúa landsbyggðarinnar sem nota flug mikið, svo og höfuðborgarþéttbýli og síðast en ekki síst ferðamenn sem fljúga mikið innan lands. Má með sanni segja að þessi flugmiðaskattur sé enn einn *landsbyggðarskatturinn*.

Auknar gjaldtökur leiða til herra verðlags og gjald þetta hefur nú þegar átt sinn þátt í þeim miklu verðhækkunum sem orðið hafa í innanlandsflugi og frekari hækkunir eru fram undan.

Hátt verð á farmiðum í innanlandsflugi mun einnig fækka flugfarþegum á mörgum innanlandsflugleiðum sem aftur leiðir til þess að flugfélög sjá sér ekki fært að stunda slíkan rekstur og gefast upp á starfseminni.

Af þessum sökum leggja flutningsmenn þessa frumvarps til að gjaldtökuákvæði þetta verði fellt úr gildi og þau gjöld sem þegar hafa verið innheimt verði endurgreidd.