

Svar

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Silju Dögg Gunnarsdóttur um flugfargjöld innan lands.

1. *Hvert er hlutfall opinberra gjalda af verði flugmiða innan lands?*

Innanlandsflug ber enga skatta umfram almennan atvinnurekstur í landinu utan þess að á flugfargjald á hluta flugleiða Flugfélags Íslands eru lögð svokölluð ETS-gjöld (Emission Trading Scheme) vegna kolefnislosunar.

Frá og með árinu 2009 hefur gjaldtaka á flugvöllum eingöngu verið í formi notendagjalda. Þau byggjast eingöngu á því sem þjónustan kostar. Notendagjöldin renna til þess aðila sem rekur flugvöll skv. 11. og 12. gr. laga nr. 15/2009. Með þeim lögum var breytt lögum um loftferðir, nr. 60/1998. Notendagjöldin, þ.e. farþega-, landingar- og leiðarflugsgjald, teljast ekki til opinberra gjalda. Þeim er ætlað að standa straum af kostnaði vegna þeirrar þjónustu sem Isavia veitir. Gjöldin standa undir um þriðjungum kostnaðar við rekstur flugvalla. Kostnaður við framkvæmdir og viðhald er þar undanskilinn. Hann er, ásamt því sem upp á vantar í rekstrarkostnað, greiddur með ríkisframlagi samkvæmt þjónustusamningi þar um.

Farþegagjald er langstærsti hluti innheimtra notendagjalda. Farþegagjald á Reykjavíkurflogvelli er 1.200 kr. fyrir fullorðna og 600 kr. fyrir börn á aldrinum 2–11 ára. Á öðrum flugvöllum er gjaldið 525 kr. fyrir fullorðna og 280 kr. fyrir börn. Að auki eru innheimt leiðarflugsgjöld. Leiðarflugsgjöld eru gjöld sem lögð eru á flugtaksþyngd loftfara (MTOW) og flogna vegalengd. Þá eru lögð á landingargjöld sem einnig taka mið af flugtaksþyngd. Samanlagt nema notendagjöld rúmlega 1.200 kr. að jafnaði á hverja flugleið fyrir fullorðinn farþega. Verð á flugmiða er breytilegt en notendagjöld föst krónutala. Því eru notendagjöld hlutfallslega há af tilboðsfargjöldum en mun lægra hlutfall af fullu fargjaldi. Á grundvelli upplýsinga um flugfargjöld má áætla að innheimt þjónustu- og notendagjöld nemi almennt á bilinu 6–15% af verði flugmiða

2. *Hefur ráðherra skoðað að grípa til aðgerða svo að lækka megi flugfargjöld innan lands og ef svo er, hvenær má vænta þeirra?*

Á árunum 2013 og 2014 voru skoðaðar mögulegar leiðir til þess að lækka fargjöld í innanlandsflugi og leiddi sú vinna framangreindar upplýsingar í ljós, þ.e. að notendagjöld flugvalla eru tiltölulega lágt hlutfall af verði flugmiða og að ríkið stendur undir stærstum hluta af rekstri og viðhaldi innanlandsflugvalla. Innheimt notendagjöld þ.e. landingargjöld, leiðarflugs- og farþegagjöld, standa undir um 32% af rekstrarkostnaði flugvalla og námu um 560 millj. kr. á árinu 2016. Ríkisframlög standa hins vegar undir 68% af kostnaði við rekstur flugvallanna sem og öllum framkvæmdum og viðhaldi samkvæmt þjónustusamningi við Isavia. Ljóst er að felldi ríkið niður öll notendagjöld á áætlunarflug innan lands mundi það aðeins lækka farmidaverð um u.þ.b. 1.200 kr. á hverja flugleið miðað við framangreindar forsendur.

Rekstur innanlandskerfisins er ekki sjálfbær. Mikla fjármuni þarf úr ríkissjóði til þess að lækka flugfargjöld innan lands svo einhverju nemi miðað við núverandi farþegafjölda en á

síðasta ári fóru tæplega 400 þúsund farþegar um flugvelli innan lands. Sem dæmi þyrfti 400 millj. kr. til þess að greiða hvern fermiða niður um 1.000 kr. Mörg brýn verkefni bíða í samgöngumálum og ekki mikið svigrúm til slíkra greiðslna úr ríkissjóði.

Þess má að lokum geta að undanfarið hafa verið skoðaðar mögulegar leiðir við að reka innanlandsflugið á hagkvæmari hátt. Sú vinna er á lokastigi og er miðað við að niðurstaða verði kynnt á næstu vikum.