



Reykjavík, 5. september 2019

Efni: Umsögn SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar um grænbók, um stefnu stjórnvalda í málefnum flugrekstrar og flugtengdrar starfsemi á Íslandi.

Hinn 26. júlí sl. birti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið grænbók, um stefnu stjórnvalda í málefnum flugrekstrar og flugtengdrar starfsemi á Íslandi á samráðsgátt stjórnvalda, Ísland.is. Frestur til að skila umsögnum var tiltekinn til og með 16. ágúst sl. Fulltrúi ráðuneytisins veitti SAF – Samtökum ferðaþjónustunnar hins vegar viðbótarfrest og því berst umsögnin svo seint. Samtökin þakka ráðuneytinu fyrir viðbrögðin.

SAF telja grænbókina í grundvallaratriðum afar læsilega og fræðandi. Lestur hennar gefur ágæta mynd af stöðu flugmála á Íslandi, helstu annmörkum, ógnunum og tækifærum. Óhjákvæmilega bera drögin þess merki að vera mjög flugmiðuð ef svo má að orði komast og þá í þeim skilningi að áherslur hennar eru settar fram í nokkurri einangrun m.t.t. annarra þátta efnahagslífs og þjóðfélags.

Þar sem hugtakið *grænbók* stendur öllu jöfnu fyrir umræðuskjal sem lagt er fram í opnu samráði leyfa SAF sér að fjalla í þessari umsögn um grænbókina með sérstakri áherslu á hvað samtökunum finnst mega betur fara eða e.t.v. vantar í umfjöllunina. Þar með er ekki sagt að SAF séu neikvæð í garð grænbókarinnar heldur vilja þau nota tækifærið og reyna að hafa áhrif á gæði og forsendur flugstefnunnar. Þar sem flugmál og fyrirkomulag flugs hefur áhrif víða í samfélaginu leyfa SAF sér að einhverju leyti að fjalla um efni grænbókar með nokkuð breiðum strokum sem e.t.v. munu að einhverju leyti ná út fyrir efnisafmörkun höfunda bókarinnar.

Almennt

Eins og áður segir eru efnistökin grænbókarinnar yfirlitsgóð. Við lesturinn skapast þó sú tilfinning að það gæti orðið til bóta ef tillögur sem fram koma í bókinni væru betur eða skipulegar heimfærðar með rökum undir mat á stöðu, horfum og tækifærum. Tilfinning lesandans verður að óbreyttu að dálitlu leyti sú að tillögurnar byggji á *köldu efnahagslegu mati*.

SAF sakna annars vegar umfjöllunar um nokkur atriði sem þau telja eðlilegt að tæpt sé á í grænbókinni og hins vegar dýpri umfjöllunar um atriði sem þar er þó tæpt á. Flugstefna þarf að tryggja stjórnvöldum traustar undirstöður sem gera þeim fært að að taka afgerandi afstöðu til atriða sem sum hver fá léttvæga umfjöllun í bókinni.

Samgönguáætlun

Í inngangskafla grænbókarinnar er m.a. fjallað um umgjörð og skipulag stefnumótunar á sviði samgangna. Þar er efnislega tekið fram að *flugstefna styðji við stefnumörkun*

samgönguáætlunar sem sé grundvöllur stefnumótunar ríkisins í öllum greinum samgangna. Markmið laga um samgönguáætlun, nr. 33/2008, er að samræma áætlanagerð við framkvæmdir og rekstur í samgöngumálum. Í samgönguáætlun er mörkuð stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna. Sérstaklega er gert ráð fyrir því við stefnumótunina að lagt sé mat á og tekið tillit til þarfa ferðaþjónustunnar fyrir bættar samgöngur.

Samgönguáætlun tekur einvörðungu til fjáröflunar og útgjalda flugmála en í henni á að skilgreina grunnkerfi samgangna. Við gerð samgönguáætlunar er ætlast til þess að byggt sé á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar og þær stuðli að jákvæðri byggðapróun.

Þegar unnið er að gerð og samþykkt samgönguáætlunar ber að taka mið af því að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best og því á forgangsröðun að byggjast á mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum. Jafnframt ber að taka mið af tilteknum markmiðum:

- A. Að ná fram samræmdri forgangsröð og stefnumótun,
- B. að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla,
- C. að ná fram samræmdu skipulagi samgöngugreina og samstarfi stofnana samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og fyrirtækja á þess vegum.

Þegar horft er annars vegar til efnisafmörkunar og -umfjöllunar grænbókarinnar og hins vegar til þeirra sjónarmiða sem liggja eiga til grundvallar við samningu samgönguáætlunar verður ekki hjá því komist að vekja sérstaka athygli á því að stefnumörkun á grundvelli samgönguáætlunar á lögum samkvæmt að vera víðtækari en endurspeglast í grænbókinni. Ástæða þess að SAF kjósa að vekja athygli á þessu er sú að það er mati samtakanna afar mikilvægt að það liggi ljóst fyrir við undirbúning samgönguáætlunar að grænbókin inniheldur ekki tæmandi forsendur heldur forsendur sem stuðlað geta að rekstri og uppbyggingu flugsstarfsemi á Íslandi. Þannig er t.d. ekki lagt mat á tækifæri í flugi frá sjónarhóli byggðapróunar og aðeins er að litlu leyti vikið að hlutverki flugs í samræmdu samgöngukerfi. Þá verður ekki séð að höfundar grænbókarinnar greini ítarlega áætlanir og þarfir innlendra ferðaþjónustufyrirtækja t.d. með tilliti til rekstrarhagkvæmni, -öryggis og -áhættu.

Mörkun stefnu

Á bls. 9 í grænbókinni eru teknar saman þær megináherslur sem ætlunin er að liggja til grundvallar flugstefnu. Í meginatriðum er ekki hægt að segja að áherslurnar séu umdeildar, a.m.k. á vettvangi SAF. Þegar tillögur grænbókarinnar á bls. 77–81 eru skoðaðar vakna hins vegar ýmsar spurningar, og þá ekki síst þegar önnur efnisumfjöllun er höfð til hliðsjónar. Þrátt fyrir að grænbókin innihaldi drög að stefnu verður ekki hjá því komist að horfa til þess hvernig stefnumótunin og forsendur hennar endurspeglast í efnisumfjölluninni. Að mati SAF á stefnumótun sér stað á þann hátt að skilgreind eru markmið, aðgerðir og mælikvarðar fyrir árangur aðgerða sem gera unnt að leggja mat á hvort aðgerðir og hvernig þær aðgerðir sem ráðist er í stuðli að því að yfirlýstu markmiði verði náð. Þó svo að stefna felist eðli máls samkvæmt einna helst í því að koma auga á þau markmið sem skynsamlegt getur talist að stefna að endurspeglar markmiðin óhjákvæmilega undirliggjandi áform um aðgerðir og mælikvarða. Ef erfitt reynist að koma auga á viðeigandi aðgerðir til að ná markmiðum eða viðeigandi mælikvarðar finnast ekki eða þykja ekki nægilega gagnlegir kann það að vera vegna þess að markmiðið er ónákvæmt eða óviðeigandi. Af þeim sökum verður ekki hjá því komist að skilgreina markmið, aðgerðir og mælikvarða þó aðeins standi til að móta stefnu. Framangreint

má einnig orða svo að við setningu stefnu þurfi höfundar hennar að gæta þess að þau markmið sem sett eru fram séu markhæf, þ.e. að þeim sé í raun unnt að ná með aðgerðum.

Til nánari skýringar er hægt að taka dæmi af tillögu nr. 3 sem snýr að innanlandsflugi. Í lið 3.1 virðist það markmið sett fram að innanlandsflug verði öflugur hluti almenningssamgöngukerfisins. Í framhaldinu er skilgreindar aðgerðir sem geta þjónað markmiðinu: a) Skilgreining innanlandsflug sem hluta af grunninnviðum, b) samræming gjald- og skatttöku á innanlandsflug við gjald- og skatttöku í öðrum almenningssamgöngum, c) trygging öflugra tenginga milli innanlandsflugs og annarra hluta almenningssamgöngukerfisins, d) innanlandsflug verði a.m.k. um hríð áfram í Vatnsmýrinni, og e) nánari skilgreining stuðnings ríkisins við innanlandsflug.

Þó vissulega megi segja að það sé eðlilegt að nánari útfærsla aðgerða og skilgreining mælikvarða á virkni þeirra komi fram í stefnumótun málefnasviða sbr. 4. mgr. 5. gr. laga um opinber fjármál, nr. 123/2015, eða í sérstakri aðgerðaáætlun í flugmálum telja SAF að gera þurfi betur grein fyrir þeim rökstuðningi sem liggur að baki markmiðum og aðgerðum. Hvað felst í skilgreiningu innanlandsflugs sem hluta af grunninnviðum? Þýðir það að innanlandsflug eigi að teljast til almenningssamgangna eða hefur skilgreiningin víðtækari skírskotun? Hvað merkir *öflugur hluti* í þessu samhengi? Getur verið að það væri skynsamlegra að setja frekar það markmið að rekstraráætlun innanlandsflugs skapi forsendur til flugrekstrar á skilgreindum flugleiðum með tiltekinni tíðni eða þjónustustigi? Ætla má að slíkt markmið mundi einfalda stjórnvöldum að fást við skilgreiningu stuðnings. Það mundi einnig einfalda stjórnvöldum að setja mælikvarða fyrir stuðningsaðgerðir, t.d. að flugfélag starfi á tilteknum flugleiðum, nýting nái tilteknu stigi og rekstrarafkoma og -horfur félagsins verði viðunandi.

Að mati SAF endurspeglar dæmið hér að framan að tilefni kunni að vera til að undirbúa flugstefnuna betur en gert hefur verið í grænbókinni. Markmið þurfa að vera skýr og endurspeglar mögulegar aðgerðir þannig stjórnvöld geti útbúið nothæfa mælikvarða. Stefnan þarf að endurspeglar betur slíka forvinnu.

Verður nú vikið að þeim þáttum sem SAF telja að þurfi að fá vægi eigi grænbókin að verða góður efniviður í flugstefnu stjórnvalda sem gagnast getur við stefnumörkun á vettvangi samgönguáætlunar.

Innanlandsflug

Í grænbókinni er að finna ýmsa gagnlega umfjöllun um stöðu, horfur, þróun og veikleika rekstrarumhverfis innanlandsflugs. Að mati SAF eru þær tillögur sem snúa að innanlandsflugi safn góðra hugmynda. Helsta áskorun flugfélaga í innanlandsflugi er lök afkoma m.a. vegna neikvæðrar þróunar eftirspurnar og samkeppni greinarinnar við aðra ferðamáta. Í grænbókinni er tæpt á þessu en umfjöllunin er full snaggaraleg, sjá t.d. á bls. 4, 12 og 25–30 þar sem gerð er grein fyrir helstu áhrifavöldum afkomuþróunar. Afkomuþróunin er hins vegar hvorki greind né reynt að varpa ljósi á hve mikið hún þarf að batna til að eðlilegar rekstrarforsendur skapist. Að mati SAF eru horfur í innanlandsflugi þannig um þessar mundir að rekstrarforsendurnar styðja ekki áframhaldandi starfsemi flugfélaga í innanlandsflugi. Ýmsar lausnir hafa verið ræddar til að bregðast við stöðunni en engin þeirra orðið afgerandi enn sem komið er. Eins og höfundar grænbókarinnar gera sér grein fyrir, sbr. tillögu 3.5 á bls. 78, þarf stuðningur ríkisins að koma til eigi innanlandsflug að vera áfram við lýði. Engin reki er hins vegar gerður að því að auðvelda stjórnvöldum að skilgreina umfang eða form stuðningsins. Eina „tölulega“ ályktunin sem unnt er að draga er að höfundar grænbókarinnar virðast telja rétt að gjald- og skatttaka í

innanlandsflugi eigi að vera í samræmi við gjald- og skatttöku á aðra samgöngumáta í almenningssamgöngum. Þar með líta tillögur grænbókarinnar sem snúa að innanlandsflugi út fyrir að vera nokkuð ófullbúnar enda skapa þær flugrekstraraðilum engar væntingar um að rekstrarforsendur breytist þannig að aðstæður skapist til áframhaldi rekstrar.

Að gefnu tilefni telja SAF tilefni til að áréttu að allir hlutaðeigandi aðilar hafa verið ósáttir og búið við óvissu, þ.e. flugrekstraraðilar, neytendur og hið opinbera. Flugrekstraraðilar þurfa að fást við rekstraráhættu, neytendur við óvissu um flugframboð og verð og hið opinbera býr við þjóðhags- og samfélagslega óvissu í ljósi fallvaltleika innanlandsflugs. Að mati samtakanna er afar mikilvægt að dregið verði úr óvissu og óánægju eftir því sem fremst er unnt.

SAF telja rétt að vekja sérstaka athygli á að þau telja innanlandsflug afar mikilvægan þátt í dreifingu ferðamanna um landið allt árið um kring. Staðan er einfaldlega sú að flestir ferðamenn koma til landsins í gegnum Keflavíkurlugvöll. Hlutverk bílaleiga við dreifingu ferðamanna um landið eykst með ári hverju á meðan hlutverk almenningssamgangna, rekstraraðila fólksflutningabifreiða og innanlandsflugs dregst saman. Eftir því sem dreifingin er betri því meiri verður nýting innviða- og einkafjárfestingar. Bætt nýting styður við landsbyggðirnar, dregur úr áhættu og styður við þjóðhagslega afkomu. Það hlýtur að vera skynsamlegt að dreifa kröftunum.

Það er grunnforsenda innanlandsflugs að eftirspurn sé eftir flugsætum. Að mati SAF verður flugstefna fyrir innanlandsflug ekki skilgreind svo sómi sé af nema fyrir liggi nánari greining á mögulegu umfangi og áhrifaþáttum eftirspurnarinnar.

Reykjavíkurlugvöllur

Eins og áður hefur verið tæpt á er lagt til í grænbókinni að innanlandsflug verði áfram í Vatnsmýrinni *þar til annar jafn góður eða betri kostur er tilbúinn til notkunar*. Í ýmsu tilliti er vakin athygli á þeirri erfiðu stöðu sem hefur skapast í tengslum við Reykjavíkurlugvöll m.a. hvað varðar innviði og þjónustu við flugrekstur, eignarhald á mannvirkjum og möguleika til að vinna bót á annmörkum.

Að mati SAF er staða innanlandsflugs á Reykjavíkurlugvelli alvarleg. Ef horft er framhjá deilum um staðsetningu eða tilvist flugvallar á höfuðborgarsvæðinu blasir við að óbreytt ástand hamlar gegn því að tækifæri til framþróunar innanlandsflugs verði nýtt. Reykjavíkurlugvöllur er þar sem hann er og hvort sem mönnum líkar vel eða illa gegnir hann hlutverki miðstöðvar innanlandsflugs. Þrátt fyrir að óvissa ríki um framtíð flugvallarins má það ekki koma niður á innanlandsfluginu sem slíku. Því telja SAF nauðsynlegt að stjórnvöldum verði gert fært að móta afgerandi stefnu í málefnum flugvallarins. Að sinni virðist a.m.k. ljóst að stjórn málin ráða illa við það verkefni. Í því samhengi leyfa SAF sér að leggja til að höfundar grænbókarinnar stigi fastar til jarðar og leggi til að Reykjavíkurlugvöllur gegni áfram hlutverki miðstöðvar innanlandsflugs í tiltekinn tíma, t.d. 18–20 ár. Við ákvörðun tímamarkanna mætti e.t.v. líta til afskriftatíma þeirra fjárfestinga sem nauðsynlega þarf ráðast þarf í til að koma flugvellinum og þjónustuinnsviðum hans í viðunandi horf. Með þessu móti gætu grænbókarhöfundar tryggt stjórnvöldum betri fótfestu við mörkun stefnu um innanlandsflug og jafnframt tryggt flugrekendum meiri vissu um hvað framtíðin ber í skauti sér.

Alþjóðlegt flug

Á bls. 77 í grænbókinni eru skilgreindar sex tillögur, 1.1–1.6, sem snúa beinlínis að alþjóðafarþegaflugi. Þau markmið eru sett að Íslandi verði öflugur alþjóðatengiflugvöllur og að

vöxtur alþjóðaflugs verði a.m.k. sambærilegur alþjóðlegum vexti en einnig í samræmi við afkastagetu Keflavíkurflugvallar. Þrjár aðgerðir eru nefndar til sögunnar, þ.e. uppbygging í Keflavík, skilvirkt flæði farþega og farangurs og stofnsetning samstarfsvettvangs ólíkra aðila í flugþjónustu og ferðaþjónustu um uppbyggingu og þróun þessara atvinnugreina.

Eins og rakið er í skýrslunni byggist tilvist alþjóðlegs flugs á Íslandi m.a. á heppilegri staðsetningu Íslands, a.m.k. enn sem komið er. Við höfum hins vegar ekki áhrif á staðsetninguna með stefnumótun heldur verður hún að beinast að samkeppnishæfni Íslands sem áfangastaðar og miðstöðvar tengiflugs. Stefnumótun stjórnvalda verður einfaldlega að snúa að því að bæta samkeppnishæfnina og verður ekki betur séð en að höfundar grænbókarinnar hafi unnið ágæta greiningu á stöðu og horfum.

Ekkert er þó fjallað um eitt atriði sem miklu máli getur skipt, þ.e. fullgildingu Höfðaborgarsamningsins, sbr. lög nr. 74/2019, en SAF hafa lagt mikla áherslu á hana. Gera þyrfti grein fyrir áhrifum innleiðingarinnar á samkeppnishæfni flugrekstraráðila.

Kostnaðargrunnur

Í grænbókinni er að ýmsu leyti bent á að flugrekstur á Íslandi sé þungur. Eigi síður telja höfundar bókarinnar nauðsynlegt að hér starfi eitt eða fleiri flugfélög sem annast alþjóðaflug.

SAF sakna nánari umfjöllunar um kostnaðargrunn flugrekstrar á Íslandi. Án slíkrar umfjöllunar er hætt við að ákvarðanataka í flugmálum taki ekki nægilegt mið frumforsendum flugrekstrar á Íslandi.

Tekjur flugvalla

Ýmis gjöld vegna notkunar flugvalla eru lögð á flugrekendur. Eins og leiðir af umfjöllun grænbókarinnar eru notkunargjöld flugrekenda há. Hár kostnaður dregur úr samkeppnishæfni Íslands þegar að flugmálum kemur og því felast augljóslega tækifæri í lækun hans.

Tekjur af flugvallapjónustu námu um 39% af tekjum Isavia ohf. árið 2018 og nam hagnaðarhlutfall 10,2% sama ár. *Aðrar tekjur* flugvallarins námu hins vegar 61% heildartekna. Rekstur Keflavíkurflugvallar deilist í aðskildar einingar og er gerð krafa um að hver þeirra sé fjárhagslega sjálfbær (e. dual till).

Annað rekstrarmódel þekkist hins vegar í flugheiminum þar sem allar rekstrareiningar standa saman undir rekstrarkostnaði og arðsemikröfum (e. single till). Með því móti er unnt að nýta tekjur af þeim rekstrabáttum sem snúa ekki beinlínis að flugrekstri til að standa undir kostnaði við flugvallapjónustu. *Single till* fyrirkomulagið tengir saman hagsmuni flugrekenda og rekstraraðila flugvalla, þ.e. því hærra sem *aðrar tekjur* verða því lægri geta gjöld vegna flugþjónustu orðið. *Single till* módelið hvetur þannig flugrekendur til að fljúga hingað farþegum sem skapa *aðrar tekjur* og standa undir sem stærstum hluta rekstrarkostnaðar. Að mati SAF er nauðsynlegt að tekin verði afstaða til þess í grænbókinni hvort æskilegt væri að Isavia ohf. tæki *Single till* fyrirkomulagið upp. Að mati SAF eru líkur á að svo sé.

Varaflugvellir

Á bls. 30–31 í grænbókinni er fjallað um málefni varaflugvalla á Íslandi og m.a. lýst áhyggjum af því að uppbygging þeirra hafi ekki verið í samræmi við vöxt alþjóðaflugs. Í tillögu 5.1 er það meginmarkmið sett fram að varaflugvellir fullnægi þörfum fyrir afköst og hagkvæmni. Í tillögu 5.2 er markmiðið nánar sundurgreint í blöndu af undirmarkmiðum og aðgerðum, þ.e. varaflugvellir verði nýtilegir í flestum tilvikum og þeir séu á ólíkum veðursvæðum, afkasta geta

sé nægileg, vellirnir uppfylli tæknilegar kröfur, flugumferðarþjónusta sé fullnægjandi og horft sé til lágmarkskrafna vegna farþegaþjónustu. Í tillögum 5.3 og 5.4 eru tilgreindar tvær aðgerðir, þ.e. forgangsröðun uppbyggingar og skilgreining ábyrgðar á afkastagetu.

Meðal megináhersla höfunda grænbókarinnar, á bls. 9, eru eftirfarandi:

Áhersla verði í uppbyggingu varaflugvalla fremur en byggja upp fleiri alþjóðaflugvelli en í Keflavík. Áhersla verði á að varavellir fullnægi kröfum um öryggi og hagkvæmni og að hefja uppbyggingu á Egilsstaðaflugvelli vegna lægsta kostnaðar og stysta tíma sem þarf til.

Stofnaður verði sjóður um uppbyggingu varaflugvalla sem verði einkum fjármagnaður af flugrekendum en einnig íslenska ríkinu í upphafi í því skyni að ráða bót á brýnustu þörfinni. Egilsstaðaflugvöllur verði í forgangi.

SAF telja varaflugvelli eiga að fá ríkari umfjöllun í grænbókinni en raunin er. Það hefur m.a. endurspeglast í almennum umræðum að staðsetning og tilvist varaflugvalla skiptir íbúa landsbyggðarinnar miklu, m.a. vegna áhrifa á forsendur flugrekstrar, á ferðaþjónustu og aðrar atvinnugreinar. Varaflugvellir gegna ekki aðeins því hlutverki að tryggja samkeppnishæfni alþjóðaflugs heldur getur tilvist þeirra skapað betri forsendur fyrir innanlandsflug og fraktflug. SAF telja því að til grundvallar flugstefnu þurfi að liggja nánari greining á stöðu og tilvist varaflugvalla. Verði það gert ætti stjórnvöldum að reynast mun auðveldara að taka afstöðu til forgangsröðunar aðgerða og verkefna sem að varaflugvöllum snúa.

Gáttir

Af megináherslum og tillögum grænbókarinnar (3. og 4. tölul. á bls. 9 og tillögu 3 á bls. 78) verður ekki annað ráðið en að lagt sé upp með að Keflavíkurflugvöllur eigi að gegna hlutverki alþjóðaflugvallar á Íslandi en aðrir flugvelli, þ. á m. varaflugvellir, eigi fyrst og fremst að gegna hlutverki innanlandsflugvalla.

Að mati SAF kemur framangreind áhersla á Keflavíkurflugvöll sem alþjóðaflugvöll Íslands nokkuð á óvart. Þó svo að nýting annarra flugvalla í alþjóðaflugi hafi e.t.v. ekki verið mikil stuðla möguleikar til slíkrar nýtingar að nýsköpun í ferðaþjónustu á landsbyggðinni. Í þessu samhengi þarf m.a. að hafa í huga að dreifing ferðamanna um landið er meðal helstu áherslum stjórnvalda og ferðaþjónustunnar. Aukin dreifing stuðlar að betri nýtingu eins og áður hefur verið nefnt.

Í framangreindu samhengi telja SAF að umfjöllun grænbókarinnar um alþjóðaflugvelli þurfi að vera ítarlegri, þ.e. forsendur megináherslu á Keflavíkurflugvöll sem alþjóðaflugvöll þurfa að koma fram með skýrari hætti en gert er í grænbókinni. Hafa ber í huga að stjórnvöld þurfa að horfa til fleiri þátta en hreinna rekstrarlegra forsendna þegar kemur að ákvarðanatöku um hlutverk flugvalla í samhengi alþjóðaflugs.

Gjaldtaka vegna uppbyggingar varaflugvalla

Eins og leiðir af framangreindri umfjöllun er staða innanlandsflugs alvarleg og stuðningur hins opinbera er nauðsynleg forsenda áframhaldandi reksturs. Samkeppnishæfni alþjóðaflugs er keppikefli og kemur það t.d. fram í mörgum tillögum grænbókarinnar þar sem áhersla er lögð á lægri kostnað og betri þjónustu. Í því samhengi leggjast SAF alfarið gegn því að flugrekendur fjármagni uppbyggingu varaflugvalla. Áherslur höfunda eru að laða alþjóðlegt flug til landsins m.a. með tilvist hagkvæmra og góða innviða en á sama tíma er lagt til að nýjum tekjupóstum verði bætt við. Að mati SAF væri mun skynsamlegra að hið opinbera ráðstafaði hluta tekna

sinna til uppbyggingarinnar enda er henni ætlað að styðja við verðmætasköpun sem mundi óbeint auka tekjur ríkisins til lengri tíma litið. Með öðrum orðum telja samtökin eðlilegt að hið opinbera fjárfesti í innviðum með samfélagslega arðsemi í huga.

Að framangreindu sögðu telja SAF verulegan vafa leika á að upptaka sérstaks gjalds til að standa undir uppbyggingu varaflugvalla fái samræmist þeim alþjóðlegu skuldbindingum sem íslensk stjórnvöld hafa tekist á hendur. Í því samhengi er t.d. rétt að vekja athygli á að álagning varaflugvallargjalds á Keflavíkurflugvelli til að fjármagna uppbyggingu flugvallarins á Egilsstöðum mundi líklega teljast fela í sér óbeina mismunun í ljósi þess að flugrekendur sem fljúga til Íslands hafa takmörkuð not af síðarnefnda flugvöllinum á meðan aðstæður innanlandsflugs á Egilsstöðum mundu batna stórlega.

EGNOS

Á bls. 65–66 í grænbókinni er fjallað mjög stuttlega um aðild Íslands að Geimvísindastofnun Evrópu og aukna notkun gervihnattaleiðsögu og lítillaga minnst á EGNOS (e. European Geostationary Navigation Overlay Service).

SAF sakna verulega nánari greiningar á þeim tækifærum sem felast í aðildinni og útbreiðslu EGNOS. Slík greining mundi t.d. gera stjórnvöldum fært að taka ákvarðanir um hvort það geti talist skynsamlegt að hið opinbera hraði aðild Íslands að EGNOS, e.t.v. með stuðningi við flugrekendur í ljósi aðildarinnar.

Niðurlag

Að endingu vilja SAF ítreka að þær ábendingar sem eru settar fram í umsögn þessari eiga að vera uppbyggjandi. Samtökin telja að skynsamleg og vel undirbúin flugstefna þurfi að tryggja stjórnvöldum góðar forsendur til ákvarðanatöku, m.a. í tengslum við aðra stefnumótun. Til að svo geti orðið þurfa tillögur grænbókarinnar að vera markhæfar.

Að lokum vilja SAF láta þá skoðun í ljós að það er gífurlega mikilvægt að stjórnvöld horfi til leiðbeininga Alþjóðaflugmálastofnunarinnar við mat á möguleikum gjaldtöku á flugvöllum. Öðrum kosti er verulega hætt við að samkeppnisstaða flugs á Íslandi verði skökk.

Virðingarfyllst,

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



Benedikt S. Benediktsson